

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



**RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO**

**Edição 011/2025
Data: 16/01/2025**



ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS ESCOA 68% DO CAFÉ EXPORTADO PELO BRASIL	4
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	5
RECIFE TERÁ VOO DIRETO PARA PORTO, EM PORTUGAL, A PARTIR DE JUNHO	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	6
BR-470/SC NO ALTO VALE DO ITAJAÍ: 37 KM REVITALIZADOS TRAZEM MAIS SEGURANÇA E FLUIDEZ AO TRÁFEGO.....	6
PORTAL PORTO GENTE	7
PORTO DE SANTOS BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2024.....	7
BE NEWS – BRASIL EXPORT	8
EDITORIAL – O CAFÉ BRASILEIRO: UMA BEBIDA QUE IMPULSIONA A ECONOMIA E EXIGE ATENÇÃO À LOGÍSTICA.....	8
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO REVOGA MONITORAMENTO DO PIX.....	9
FISCALIZAÇÃO DO PIX 1	9
FISCALIZAÇÃO DO PIX 2	9
FISCALIZAÇÃO DO PIX 3	9
FISCALIZAÇÃO DO PIX 4.....	10
<i>Dólar cai</i>	10
NACIONAL - CECAFÉ: BRASIL EXPORTOU 50 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM 2024.....	10
NACIONAL - AZUL E GOL FIRMAM ACORDO PARA FUSÃO E DOMÍNIO DO MERCADO NACIONAL.....	11
INTERNACIONAL - GOVERNO FEDERAL E AZUL ANUNCIAM VOOS DIRETOS ENTRE RECIFE E PORTO	12
INTERNACIONAL - BRASIL ATRAI R\$ 8 BI EM INVESTIMENTO SAUDITA PARA PESQUISA MINERAL	13
RODOVIAS - DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL SERÁ CONCLUÍDA ATÉ 2026, DIZ RENAN FILHO	14
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA OBRAS DO AEROPORTO DE CACHOEIRO	15
REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DO RIO ANUNCIA NOVO DIRETOR DE GESTÃO PORTUÁRIA	16
REGIÃO NORTE - DRAGA BATE EM PILAR DE PONTE E AFUNDA NO RIO TOCANTINS.....	16
JORNAL O GLOBO – RJ	17
PIX: GOVERNO EDITA MP QUE REFORÇA GRATUIDADE E SIGILO BANCÁRIO	17
REFORMA TRIBUTÁRIA REGULAMENTADA: O QUE VAI PAGAR MAIS E MENOS IMPOSTOS? VEJA NA CALCULADORA DO GLOBO.....	18
PREÇO E OFERTA DE VOOS, O QUE PODE MUDAR COM UMA FUSÃO ENTRE GOL E AZUL?	20
EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA VOLTAM A FICAR PESSIMISTAS PELA PRIMEIRA VEZ EM 20 MESES, SEGUNDO CNI	21
COSAN VENDE SUA PARTICIPAÇÃO NA VALE EM NEGÓCIO ESTIMADO EM R\$ 9 BI. VEJA A AVALIAÇÃO DE ANALISTAS	22
COM RECUO EM REGRAS DO PIX, REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA É VISTA COMO URGENTE PELA BASE ALIADA.....	24
AGÊNCIA INTERNACIONAL DE ENERGIA PREVÊ RECORDE NA PRODUÇÃO DE ELETRICIDADE NUCLEAR EM 2025	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	27
PETROLEIRA PRIO TEM PLANOS DE PARTICIPAR PELA PRIMEIRA VEZ DE UM LEILÃO DA ANP, DIZ CEO	27
ENERGIA SOLAR BATE RECORDE DE POTÊNCIA INSTALADA EM 2024 E MATRIZ CHEGA A 52,2 GW	29
‘ECONOMIA BRASILEIRA É UM AVIÃO QUE AINDA SOBE, MAS MOSTRA QUE VAI CAIR’, AFIRMA PAULO TAFNER.....	31
REFINARIA ‘CHEVETTE 1989’: COMO UM GRUPO DO AMAZONAS VIROU PIVÔ DE BRIGA NA REFORMA TRIBUTÁRIA	35
COSAN SE DESFAZ DE FATIA NA VALE POR R\$ 9 BI NA MAIOR VENDA DE AÇÕES EM BLOCO DA HISTÓRIA DA B3	37
BRASIL BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES PARA OS EUA EM 2024, APONTA CÂMARA AMERICANA DE COMÉRCIO.....	38
MINISTRO DIZ QUE FUSÃO ENTRE AZUL E GOL NÃO MUDARIA MERCADO: ‘PIOR SERIA SE QUEBRASSEM’.....	40
VALORA SE PREPARA PARA SURFAR NOVO SUPERCICLO EM INFRAESTRUTURA COM DEMANDA DE R\$700 BI.....	40
SUCESSO DA PETROBRAS COM BIOMETANO PASSA POR DAR UM GÁS NO PREÇO	42
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PREVÊ R\$ 20 BI DE INVESTIMENTO NO SETOR PORTUÁRIO EM 2025	43
RESULTADO DA COP30 NÃO SERÁ MEDIDO POR PROMESSAS, MAS POR AÇÕES, DIZ ANA TONI	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS	47
PORTO DE SUAPE ALCANÇA SEGUNDO MELHOR RESULTADO EM 46 ANOS	47
ARTIGO - UM ANO DA NOVA LEI DE PRATICAGEM	47
BRASIL EXPORTA 50,4 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ E BATE RECORDE EM 2024	49
GOVERNO DESTACA MOVIMENTAÇÃO RECORDE E INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO	50
AGENDA 2025 DA IMO PRIORIZA COMBATE À ‘FROTA OSCURA’ E DESCARBONIZAÇÃO	50
VALE AVANÇA NA PRODUÇÃO DE AÇO VERDE COM ‘MEGA HUB’ NA ARÁBIA SAUDITA.....	51



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 011/2025
Página 3 de 52
Data: 16/01/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTO DE SANTOS MOVIMENTOU 180 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024.....	52
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	52
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	52



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS ESCOA 68% DO CAFÉ EXPORTADO PELO BRASIL

Foram 34,277 milhões de sacas ao exterior em 2024

Por Bárbara Farias



O Brasil enviou 50,4 milhões de sacas de café a 116 países. esse total, 34,3 milhões de sacas foram embarcadas na região (Carlos Nogueira/AT Archive)

Mais de 50,4 milhões de sacas de café, de 60 quilos cada, foram exportadas pelo Brasil em 2024, o maior número desde 2020. Desse total, 34,277 milhões de sacas (68% do total) foram escoadas pelo Porto de Santos. Os dados foram divulgados, ontem, pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé).

A entidade comemora o saldo positivo e, ao mesmo tempo, chama atenção para a necessidade de investimentos em infraestrutura a fim de mitigar riscos logísticos e prejuízos decorrentes de atrasos, que ultrapassaram R\$ 40 milhões somente no ano passado.

A remessa recorde foi enviada a 116 países e é 28,5% maior em relação aos embarques de 2023 e 12,8% na comparação com 2020, que era o melhor resultado registrado até então.

O recorde anual foi alcançado com o envio de 3,8 milhões de sacas de todos os tipos do produto ao exterior em dezembro, de acordo com o relatório estatístico mensal do Cecafé. Com esse volume, a receita cambial foi de US\$ 1,145 bilhão no mês passado.

“Esse resultado foi puxado pelos embarques recordes das variedades arábica, que cresceram 20% ante 2023, e, principalmente, canéfora, que avançaram 98% no comparativo anual”, afirmou o presidente do Cecafé, Márcio Ferreira.

O Porto de Santos permaneceu como o principal exportador da commodity brasileira, escoando 34,277 milhões de sacas (68%), seguido do Rio de Janeiro, com 14,075 milhões de sacas (27,9%), e Vitória (ES), com 474.222 sacas (0,9%).

Divisas

De janeiro a dezembro de 2024, as remessas renderam US\$ 12,515 bilhões ao Brasil, 55,4% a mais do que 2023. Ferreira explicou que o resultado reflete o cenário do mercado global, com oferta restrita e elevação dos preços da commodity.

Os Estados Unidos lideram o ranking de parceiros comerciais, com 8,131 milhões de sacas importadas (16,1%), seguidos da Alemanha, com 7,590 milhões de sacas (15%).

Por continentes, a Europa foi o principal destino dos cafés do Brasil em 2024, com 26,5 milhões de sacas (52,6%), seguida da América do Norte (10,681 milhões de sacas, 21,2%) e Ásia (9,796 milhões de sacas, 19,4%).

Safra

As exportações brasileiras de café no acumulado entre julho e dezembro de 2024 somaram 26,049 milhões de sacas, gerando uma receita cambial de US\$ 7,165 bilhões.

Ambos os cenários são os maiores da história para o primeiro semestre de um ano safra cafeeiro no Brasil e foram impulsionados pelos recordes alcançados, em sacas e dólares, com os embarques de café verde e solúvel. Na comparação com os seis primeiros meses da temporada 2023/24, foram registrados crescimentos de 13% em volume e 59,4% em receita.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 16/01/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

RECIFE TERÁ VOO DIRETO PARA PORTO, EM PORTUGAL, A PARTIR DE JUNHO

Rota já havia sido anunciada em abril de 2024 com previsão de início em dezembro. Desta vez as autoridades até divulgaram que passagens do voo Recife-Porto começam a ser vendidas em 30 de janeiro

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Cerimônia sobre o início das vendas de passagem da rota aérea entre Recife e Porto, em Portugal, aconteceu em Brasília. Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Segunda maior cidade de Portugal, com aproximadamente 250 mil habitantes e localizada na região norte do país, a 300 quilômetros de Lisboa, a cidade do Porto terá ligação direta com o Recife a partir de junho. A nova rota entre os aeroportos internacionais Francisco Sá Carneiro e dos Guararapes-Gilberto Freyre terá três frequências semanais, com vendas de passagens iniciando no dia

30 de janeiro. O voo direto Recife-Porto foi confirmado nesta quarta-feira (15), em Brasília, pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o prefeito do Recife, João Campos, e representantes da Azul Linhas Aéreas.

É a segunda vez que anunciam o início deste voo direto, o primeiro do Nordeste com a cidade do Porto. Somente São Paulo e Rio de Janeiro oferecem esta rota. No dia 24 de abril do ano passado, as mesmas autoridades divulgaram a novidade, com o primeiro voo previsto para o mês de dezembro. O Recife conta, atualmente, com 13 voos semanais para Portugal, via companhia aérea TAP. Acesso ao Porto somente através de conexões em Lisboa.

Com a nova data, a iniciativa busca expandir as possibilidades de turismo e negócios, além de consolidar o Aeroporto Internacional do Recife como hub aéreo estratégico na região. A expectativa é de que o novo voo amplie as opções para turistas e empresários interessados em Portugal, um dos principais destinos internacionais para brasileiros.

O ministro Silvio Costa Filho destacou a relevância da iniciativa e reforçou o compromisso do Governo Federal com o fortalecimento da aviação internacional. “Mais conectividade com o mundo significa mais turistas descobrindo a riqueza da cultura brasileira, mais empregos sendo criados e uma economia fortalecida. O Governo Federal permanece firme no compromisso de ampliar investimentos e garantir aeroportos cada vez mais seguros, modernos e preparados para receber visitantes”, afirmou.

O prefeito do Recife, João Campos, celebrou a inauguração da nova rota direta entre a capital pernambucana e Portugal, destacando seu impacto positivo para a cidade e toda a região. Ele enfatizou que a novidade trará mais empregos, renda e oportunidades, movimentando a economia local. “O Recife será o grande beneficiado, com o aumento nas operações e geração de empregos,

que é o que buscamos. Isso beneficia desde quem vende espetinho, cervejinha gelada na beira da praia ou caldinho, até grandes grupos hoteleiros e centros de convenções”, concluiu.

Para o presidente da Embratur, Marcelo Freixo, a nova rota representa o enorme potencial turístico do Brasil e sua crescente relevância no cenário internacional. “O Brasil está se reposicionando no mundo, e o crescimento do turismo internacional é prova disso. O mais fascinante no turismo brasileiro é que, dada a dimensão continental do país, todas as regiões estão experimentando avanços significativos. O Nordeste, em especial, tem se destacado de forma única nesse processo”, afirmou.

John Rodgerson, CEO da Azul Linhas Aéreas, comentou: “Estamos honrados em liderar este projeto que conecta duas cidades tão importantes e estimula o intercâmbio cultural e econômico entre Brasil e Portugal.”

Com voo para Porto, Recife reforça posição regional

A nova rota aérea entre Recife e Porto fortalece a posição de Pernambuco como porta de entrada para o Brasil. O Aeroporto Internacional do Recife registrou mais de 8 milhões de passageiros em 2023, com significativa participação de viajantes internacionais. Este voo deve aumentar o fluxo de turistas europeus, consolidando o turismo e os investimentos na região.

Além disso, a conexão deve incentivar parcerias econômicas e culturais nos setores de tecnologia, educação e indústrias criativas, criando oportunidades para o intercâmbio entre Brasil e Portugal. Desde 1981, Porto e Recife mantêm um acordo de geminação, promovendo cooperação científica, tecnológica, econômica, social e cultural. Este vínculo fortalece a relação histórica entre as cidades, que agora será reforçada com a nova rota aérea.

No momento, todavia, nenhuma companhia aérea oferece voos diretos entre o aeroporto do Recife e o de Porto. A maioria das rotas tem uma ou mais escalas, com histórico de conexão através da capital portuguesa.

*Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 16/01/2025*

BR-470/SC NO ALTO VALE DO ITAJAÍ: 37 KM REVITALIZADOS TRAZEM MAIS SEGURANÇA E FLUIDEZ AO TRÁFEGO



BR 470/SC, no Alto vale do Itajaí, teve 37 quilômetros revitalizados - Foto: Divulgação/DNIT

BR-470/SC, no Alto Vale do Itajaí, agora oferece mais segurança para motoristas e passageiros que trafegam pela rodovia. O Ministério dos Transportes investiu aproximadamente R\$ 59 milhões em melhorias como nova pavimentação, pintura de faixas e instalação de placas, que acabam de ser concluídas por meio do Contrato de Restauração e Manutenção (Crema). Considerada o principal

corredor logístico de Santa Catarina, a rodovia conecta as regiões Oeste e Meio-Oeste ao litoral Norte, onde estão os portos de Itajaí e Navegantes, além do Aeroporto de Navegantes.

O contrato prevê a revitalização de 126,4 quilômetros da BR-470/SC. Ao todo, 43 quilômetros da rodovia federal já passaram por revitalização. Em 2024, outros seis quilômetros foram concluídos em Indaial, no trecho entre o km 73 e o km 79.

A rodovia é a rota para o transporte de produtos de exportação e importação, incluindo matérias-primas, grãos, carnes, madeira, móveis, produtos da indústria metalmeccânica e têxteis, que são fundamentais para a economia catarinense.

As obras beneficiam 11 cidades catarinenses: Indaial, Rodeio, Ascurra, Apiúna, Ibirama, Lontras, Rio do Sul, Agronômica, Trombudo Central, Pouso Redondo e Ponte Alta. Além de ser um importante trajeto para o transporte de cargas, a rodovia dá acesso a diversos atrativos turísticos da região da Foz do Rio Itajaí-Açu e do Vale do Itajaí, como parques temáticos, festas típicas, praias e eventos corporativos.

Novos trechos revitalizados

No trecho entre as cidades de Rodeio e Ascurra, nos quilômetros 80 e 99, foram realizadas fresagem, recomposição, aplicação de camada de reforço e microrrevestimento, além de melhorias na sinalização horizontal e vertical.

Outros segmentos que receberam melhorias incluem os km 146 e 147, em Rio do Sul, e o trecho entre Pouso Redondo e Ponte Alta, do km 184 ao km 199. A Serra da Santa também foi beneficiada, com a retirada do asfalto antigo e a aplicação de uma nova camada asfáltica.

Estão sendo realizadas melhorias em acessos, drenagem e sinalização na via, oferecendo mais segurança e conforto aos mais de 20 mil motoristas que trafegam pela rodovia diariamente. Os investimentos na BR-470/SC incluem também ações de conservação e manutenção rotineiras, como limpeza da pista e remoção de vegetação.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 16/01/2025



PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2024

Por Maithe Morotti



Os destaques ficaram com o açúcar, contêiner e celulose

O Porto de Santos encerrou o ano de 2024 com um marco histórico na movimentação de cargas, atingindo 179,8 milhões de toneladas no acumulado de janeiro a dezembro. O volume representa um aumento de 3,8% em relação ao mesmo período de 2023 e consolida o maior resultado anual da história do complexo portuário.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, celebrando o excelente desempenho anual, disse que "este recorde histórico reforça a importância estratégica do Porto de Santos para o Brasil. Alcançamos resultados extraordinários graças à eficiência das operações, aos investimentos em infraestrutura e ao empenho de todos os envolvidos. O crescimento expressivo em diferentes segmentos, como contêineres, agronegócio e combustíveis, demonstra nossa capacidade de adaptação às demandas do mercado global. Este é um marco que nos motiva a buscar ainda mais avanços em 2025."

Os embarques totalizaram 131,3 milhões de toneladas, 1,0% acima do registrado no ano anterior, enquanto as descargas alcançaram 48,5 milhões de toneladas, um salto expressivo de 12,1%.



A movimentação de contêineres foi um dos principais destaques, ultrapassando, pela primeira vez, a marca de 5 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), fechou 2024 com 5,4 milhões de TEU movimentados – um crescimento de 14,7%.

No segmento de graneis sólidos (90,7 milhões de toneladas), o açúcar brilhou com 27,0 milhões de toneladas movimentadas, representando um aumento de 17,8%. Já as exportações de soja em grãos chegaram a 27,8 milhões de toneladas, enquanto o milho registrou 15,9 milhões de toneladas. Outros produtos como farelo de soja (+2,5%), café em grãos (+41,2%) e carnes (+31,5%) também tiveram desempenhos notáveis.

Os graneis líquidos somaram 19,6 milhões de toneladas, 1,2% acima de 2023, registrando a maior marca histórica para o segmento. Destaque para o aumento na movimentação de gasolina (+48,2%) e óleo diesel e gasóleo (+25,8%).

Já o segmento de carga geral solta totalizou 9,6 milhões de toneladas, alta de 9,3%, com a celulose liderando as movimentações, alcançando 8,1 milhões de toneladas (+11,3%).

O fluxo de navios também apresentou crescimento, com 5.557 embarcações passando pelo Porto de Santos, um aumento de 1,9%.

Corrente Comercial Brasileira

O Porto de Santos manteve sua relevância na corrente comercial brasileira, ampliando sua participação de 28,5% para 29,0% em 2024, movimentando US\$ 174,43 bilhões. A China permaneceu como o principal parceiro comercial, representando 27% das transações, enquanto o Estado de São Paulo respondeu por 53,7% das operações internacionais.

Sobre a Autoridade Portuária de Santos

A Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos. É responsável pelo planejamento logístico e pela administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos, o maior da América Latina, por onde passam aproximadamente 30% das trocas comerciais brasileiras. O complexo portuário está localizado a 70 quilômetros da Grande São Paulo e possui 53 terminais, sendo 39 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs), situados em duas margens, uma em Santos (direita) e outra em Guarujá (esquerda).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/01/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O CAFÉ BRASILEIRO: UMA BEBIDA QUE IMPULSIONA A ECONOMIA E EXIGE ATENÇÃO À LOGÍSTICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O ano de 2024 foi marcante para o setor cafeeiro brasileiro. Com um volume recorde de exportações, o café se manteve como um dos principais produtos da pauta exportadora do País. No entanto, a celebração dos números positivos não pode obscurecer os desafios enfrentados pelo setor, em especial os gargalos logísticos que impedem um crescimento ainda maior.

A alta demanda por café brasileiro, impulsionada por preços atrativos e pela crescente procura por produtos de qualidade, colocou em evidência as fragilidades da infraestrutura portuária brasileira. A falta de capacidade de armazenagem, a demora na liberação das cargas e os atrasos na chegada dos navios geraram prejuízos significativos para os exportadores e impactaram a competitividade do grão no mercado internacional.



Os dados apresentados pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) são alarmantes. A perda de R\$ 11,93 milhões em novembro, em decorrência dos atrasos nos embarques, demonstra o custo elevado da ineficiência logística. Além disso, a concentração das exportações de café em poucos portos, como Santos (SP), aumenta a vulnerabilidade do setor a eventuais interrupções nas operações.

É fundamental que o Governo e os setores privados envolvidos na cadeia produtiva do café trabalhem em conjunto para solucionar os problemas logísticos que afetam o setor. A expansão da capacidade de armazenagem nos portos, a modernização dos equipamentos e a melhoria da infraestrutura rodoviária e ferroviária são medidas urgentes para garantir a fluidez do transporte de cargas e reduzir os custos logísticos.

A digitalização dos processos portuários também é fundamental para aumentar a eficiência e a transparência das operações. A implementação de sistemas de gestão integrados e a utilização de tecnologias como a internet das coisas podem contribuir para a otimização da logística e a redução dos custos.

Além de investir em infraestrutura, é preciso que o Governo incentive a criação de corredores logísticos especializados para o transporte de grãos. A integração dos diferentes modais de transporte, como o rodoviário, o ferroviário e o hidroviário, é fundamental para garantir a eficiência e a competitividade do setor.

A exportação de café é um importante motor da economia brasileira, gerando empregos e divisas para o País. Ao investir em logística e infraestrutura, o Governo está não apenas garantindo a competitividade do setor cafeeiro, mas também contribuindo para o desenvolvimento econômico do país como um todo.

Nesse cenário, a crise logística enfrentada pelo setor cafeeiro é um alerta para a necessidade de investir em infraestrutura e modernizar a logística brasileira. Ao solucionar os problemas enfrentados pelos exportadores de café, o Governo estará contribuindo para o fortalecimento da economia e para a melhoria da qualidade de vida da população.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO REVOGA MONITORAMENTO DO PIX

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

FISCALIZAÇÃO DO PIX 1

A Receita Federal revogou o ato normativo de monitoramento do Pix – e que estendia essa fiscalização às transações aos bancos digitais, fintechs e instituições de pagamento. No lugar, o Governo editará uma medida provisória (MP) para proibir a cobrança diferenciada por transações em Pix e em dinheiro. A medida foi tomada após a repercussão negativa da iniciativa e de uma onda de fake news.

FISCALIZAÇÃO DO PIX 2

A revogação foi anunciada pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e pelo secretário especial da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, nessa quarta-feira, dia 15. A MP também reforçará princípios garantidos pela Constituição nas transações via Pix, como o sigilo bancário e a não cobrança de impostos nas transferências pela modalidade, além de garantir a gratuidade do Pix para pessoas físicas.

FISCALIZAÇÃO DO PIX 3

“Essa revogação se dá por dois motivos: tirar isso que tristemente virou uma arma nas mãos desses criminosos e inescrupulosos. A segunda razão é não prejudicar a tramitação do ato que será anunciado (a medida provisória)”, explicou Barreirinhas. Com a edição da MP, nenhum comerciante

poderá cobrar preços diferentes entre pagamentos via Pix e em dinheiro, prática que começou a ser detectada nos últimos dias.

FISCALIZAÇÃO DO PIX 4

Para Haddad, a medida provisória extinguirá a onda de fake news em relação à taxa de Pix, que tomou conta das redes sociais desde o início do ano. “A medida provisória reforça os dois princípios e praticamente equipara o Pix ao pagamento em dinheiro. O que isso significa? Que essas práticas utilizadas hoje com base na fake news de cobrar a mais o que é pago em Pix está vedado. Ou seja, o que cobra em dinheiro poderá cobrar em Pix. Quem quer usar o Pix vai ter que pagar o mesmo valor em dinheiro, sem nenhum acréscimo”, disse.

DÓLAR CAI

Em um dia de alívio no mercado internacional e doméstico, o dólar aproximou-se de R\$ 6 e atingiu o menor valor em mais de um mês. O dólar comercial encerrou essa quarta-feira, dia 15, vendido a R\$ 6,024, com recuo de R\$ 0,022 (-0,36%). A cotação abriu próxima da estabilidade, mas passou a despencar após os dados de inflação ao consumidor nos Estados Unidos serem bem recebidos pelo mercado. A moeda norte-americana está no menor nível desde 12 de dezembro. No ano, a divisa acumula queda de 2,49%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025

NACIONAL - CECAFÉ: BRASIL EXPORTOU 50 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM 2024

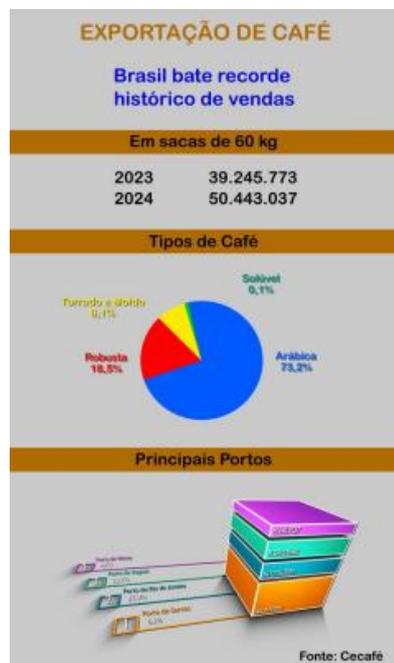
Maior exportador do mundo, país registra alta histórica no volume e no preço médio das sacas

Por GUSTAVO ZANAROLI gustavo.zanaroli@redebnews.com.br

O Porto de Santos segue como o principal nas exportações do café brasileiro, com 68% de participação. No total, mais de 34 milhões de sacas saíram pelo cais santista em 2024 - (Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil)



O Brasil exportou 50,4 milhões de sacas de café no ano passado. O aumento passa de 28% na comparação com 2023. Foi o melhor resultado da história. No ano anterior, o total de sacas exportadas não chegou a 40 milhões.



As vendas de café tipo arábica dominaram uma pauta. Foram 36,9 milhões de sacas. Isso representou 73% do total. O café tipo robusta representou 18,5%. Depois vieram os industrializados. O café torrado e moído representou 8% e o solúvel, apenas 0,1%.

O preço médio do café também subiu e fechou o ano custando US\$ 248 a saca de 60 quilos. Esse é o valor mais alto já registrado, com aumento de 20% na comparação com o ano anterior. Isso fez o valor total de exportações chegar a mais de US\$ 12 bilhões.

“Se por um lado, a alta de preços produz uma redução de consumo, ela estimula a produção e nisso o mercado acaba se ajustando. Nós estamos vivendo num momento em que os acidentes climáticos, esses sim, são mais preocupantes do que as eventuais altas de preços. Se nós conseguirmos ter um período de um pouco mais de tranquilidade para a captura mundial de produção, certamente nós continuaremos vendo crescimento”, disse o presidente do Conselho dos Exportadores de Café (Cecafé), Márcio Ferreira.

Durante entrevista coletiva, no final da tarde de quarta-feira (15), o diretor-geral do Cecafé, Marcos Matos, disse que o volume de exportação poderia ser ainda mais

alto, se não fossem os gargalos logísticos. “Hoje nós temos 1,6 milhão de sacas paradas nos portos por conta de 66% de atrasos de navios. Mais de 200 embarcações apresentaram alterações de escala. Isso é muito expressivo para todos os portos de Santos. O agro brasileiro precisa continuar a crescer. Então, quando a gente olha os números, a gente tem que olhar com essa visão mais de preocupação, porque é um crescimento, dá certo e a infraestrutura, ela é restrita e ela se esgota ao longo dos anos.

Os Estados Unidos foram o principal destino dos cafés do Brasil, com a importação de 8,131 milhões de sacas, o que equivale a 16,1% de todas as exportações e implica crescimento de 34% na comparação com 2023. A Alemanha, com 15% de representatividade, adquiriu 7,590 milhões de sacas, e ocupou o segundo lugar. Na sequência vieram a Bélgica (4,348 milhões de sacas), Itália (3,914 milhões) e Japão (2,211 milhões de sacas).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025

NACIONAL - AZUL E GOL FIRMAM ACORDO PARA FUSÃO E DOMÍNIO DO MERCADO NACIONAL

As duas gigantes brasileiras se unem para formar um novo grupo com mais de 60% de participação no mercado doméstico

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A fusão permitirá a integração de operações, como o compartilhamento de aeronaves para otimizar a conectividade entre grandes cidades e destinos remotos (Foto: Divulgação)

A Azul e a holding Abra Group, controladora da Gol e da Avianca, assinaram um memorando de entendimento na quarta-feira (15), marcando o início de um processo que visa à fusão de seus negócios no Brasil. Caso concretizada, a união resultará em um grupo com mais de 60% de participação no mercado doméstico, reforçando a presença do Brasil

em um setor altamente globalizado.

O Chapter 11, mencionado como condição fundamental para a fusão, é o equivalente norte-americano ao processo de recuperação judicial no Brasil. Ele permite que empresas em dificuldades financeiras renegociem suas dívidas enquanto continuam operando, protegendo seus ativos e garantindo a continuidade dos negócios. A Gol entrou com pedido de reestruturação nesse formato em janeiro de 2024, e a aprovação de seu plano pelos credores é essencial para a criação do novo grupo. A companhia estima sair do processo em 11 de maio.

O memorando estabelece que as marcas Azul e Gol continuarão operando de forma independente, mantendo seus certificados operacionais e identidades. Entretanto, a fusão permitirá a integração de operações, como o compartilhamento de aeronaves para otimizar a conectividade entre grandes cidades e destinos remotos.

A estrutura da nova empresa será de uma corporation, sem controlador definido, mas com a Abra como maior acionista. O CEO será indicado pela Azul, enquanto o chairman será designado pela Abra no período inicial de três anos. O conselho de administração será composto por nove membros: três indicados pela Azul, três pela Abra e três independentes.

Um dos principais pontos do acordo é a alavancagem financeira da nova empresa, que não poderá ultrapassar os níveis da Gol após a conclusão da reestruturação no Chapter 11, atualmente estimada em 4,5 vezes o Ebitda (sigla em inglês para “lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização”). Esse indicador é amplamente utilizado para medir a geração operacional de caixa de

uma empresa, sem considerar efeitos financeiros ou contábeis. A expectativa é que esse índice seja reduzido para 1,9 vez até 2029.

A fusão não demandará novos investimentos financeiros, utilizando apenas os ativos já disponíveis das duas companhias. Além disso, as ações da nova empresa serão listadas no Novo Mercado, segmento de maior governança da B3, e na bolsa de Nova York (Nyse).

Embora os detalhes econômicos ainda precisem ser definidos, a fusão deverá ser submetida a análises dos órgãos reguladores brasileiros, como o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O início das operações conjuntas está previsto para 2026, após a aprovação final.

A Azul destacou que “a estrutura pretendida, resultado de uma combinação da Azul e da Gol, posicionará o Brasil em um nível maior de força global em um setor altamente globalizado”. A Gol, por sua vez, reafirmou que o acordo “não tem impacto na estratégia, na condução dos negócios ou nas operações rotineiras” enquanto a empresa foca na conclusão do Chapter 11.

As ações de ambas as companhias reagiram positivamente às notícias. Os papéis da Azul fecharam em alta de 6%, cotados a R\$ 4,41, enquanto os da Gol permaneceram estáveis a R\$ 1,63. No último mês, as ações da Gol acumularam alta de mais de 26%, refletindo a expectativa de avanços no processo de recuperação judicial e na fusão com a Azul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025

INTERNACIONAL - GOVERNO FEDERAL E AZUL ANUNCIAM VOOS DIRETOS ENTRE RECIFE E PORTO

Segundo ministério, novo voo é fruto de uma articulação conjunta com o objetivo de impulsionar o turismo e as viagens de negócios

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Acordo foi firmado em reunião no gabinete do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em Brasília (Foto: Eduardo Oliveira/MPor)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o prefeito do Recife, João Campos (PSB), e representantes da Azul Linhas Aéreas anunciaram na quarta-feira (15) o início das vendas de passagens aéreas para a rota direta entre a capital de Pernambuco e a cidade do Porto, em Portugal. O acordo foi firmado durante um encontro no gabinete do ministro, em Brasília (DF).

De acordo com a pasta, o novo voo é o resultado de uma articulação conjunta entre diversas entidades, incluindo o Ministério do Turismo, a Embratur, o Governo de Pernambuco e a Prefeitura do Recife. Essa colaboração tem como objetivo principal impulsionar o turismo e as viagens de negócios, não apenas beneficiando o estado de Pernambuco, mas também trazendo vantagens para o Brasil como um todo. A nova rota promete ainda fomentar a criação de empregos e o aumento da renda tanto no Brasil quanto em Portugal, reforçando os laços econômicos entre os dois países.

Durante o anúncio, o ministro Silvio Costa Filho ressaltou a importância da nova conexão aérea, sublinhando o compromisso do Governo Federal com o fortalecimento da aviação internacional. “Mais conectividade com o mundo significa mais turistas descobrindo a riqueza da cultura brasileira, mais empregos sendo criados e uma economia fortalecida. O Governo Federal permanece firme no compromisso de ampliar investimentos e garantir aeroportos cada vez mais seguros, modernos e

preparados para receber visitantes”, afirmou, destacando a importância de um setor aéreo forte e bem estruturado para o desenvolvimento do turismo e da economia.

O prefeito João Campos também celebrou a inauguração da rota direta entre o Recife e o Porto, enfatizando os benefícios que a nova conexão trará para a cidade e para a região. Ele observou que a novidade será um motor importante para a geração de mais empregos, aumento da renda e novas oportunidades de negócios. “O Recife será o grande beneficiado, com o aumento nas operações e geração de empregos, que é o que buscamos. Isso beneficia desde quem vende espetinho, cervejinha gelada na beira da praia ou caldinho, até grandes grupos hoteleiros e centros de convenções”, concluiu, destacando os impactos positivos da rota direta para diferentes setores da economia local.

De acordo com o Ministério, a expectativa é de que o primeiro voo da nova rota seja realizado em junho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025

INTERNACIONAL - BRASIL ATRAI R\$ 8 BI EM INVESTIMENTO SAUDITA PARA PESQUISA MINERAL

Prestes a se instalar em SP, Ma’aden aposta em mapeamento geológico e tecnologias para a economia verde

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, anunciou o investimento da mineradora Ma’aden durante participação no Future Minerals Forum, em Riad, na Arábia Saudita (Foto: Divulgação)

O Brasil dará um passo importante no mapeamento geológico e na exploração sustentável de minerais estratégicos graças ao investimento de R\$ 8 bilhões anunciado pela mineradora saudita Ma’aden. A novidade foi confirmada pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante sua participação no

Future Minerals Forum, realizado na terça-feira (14), em Riad, na Arábia Saudita.

A mineradora, uma das maiores do mundo, abrirá um escritório em São Paulo, marcando sua primeira operação no Brasil. “A Ma’aden vai se instalar em São Paulo com um escritório pela primeira vez. Isso abre uma perspectiva de recursos muito vultuosos; falaram em algo em torno de R\$ 8 bilhões para mapeamento geológico no Brasil. Nós sabemos que carecemos muito de conhecer melhor o nosso subsolo para pesquisa e para parcerias com o setor mineral brasileiro, a fim de que possamos fazer o aproveitamento sustentável e adequado do subsolo brasileiro, porque não há transição (energética) sem mineração”, afirmou Silveira em coletiva de imprensa após o evento.

O ministro ressaltou que o fortalecimento de parcerias com países do Oriente Médio é essencial para o avanço de tecnologias de processamento mineral no Brasil, especialmente em um momento de transição energética global. Essa cooperação também abrange setores como petróleo e gás, ampliando o alcance das iniciativas sustentáveis.

No fórum, ASilveira defendeu o fortalecimento da governança global e o papel da mineração na transição para uma economia verde. “É fundamental que a gente fortaleça o multilateralismo, a ONU (Organização das Nações Unidas), fóruns como esse e a governança global. Estaremos juntos na COP 30, no Brasil, discutindo toda a cadeia para a transição energética e a mineração sustentável, economicamente viável e segura, garantindo suprimento dos minerais críticos para a nova economia

(...), que é a economia verde”, afirmou fazendo referência à conferência do clima da ONU, que será realizada em novembro, em Belém (PA).

Transformação global

No entendimento do Ministério de Minas e Energia, o Brasil, com sua vasta riqueza mineral e matriz energética renovável, tem o potencial de liderar a transformação global na mineração. Investimentos como o da Ma'aden podem contribuir para o desenvolvimento de indústrias locais de refino e processamento, agregando valor às exportações e reduzindo emissões de carbono no transporte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025

RODOVIAS - DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL SERÁ CONCLUÍDA ATÉ 2026, DIZ RENAN FILHO

Ministro dos Transportes anunciou outros projetos, como a ponte de Penedo, que ligará Alagoas a Sergipe

Por Júnior Batista junior.batista@redebenews.com.br



O Dnit anunciou a duplicação da BR-101 no trecho entre os km 20 e 30, beneficiando a reserva Wassu-Cocal. Outros 7,3 km serão duplicados em trechos dos territórios Karapotó

O ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), prometeu a conclusão da duplicação da BR101 em Alagoas até o primeiro semestre de 2026, durante uma entrevista de rádio na segunda-feira (13).

Renan Filho fez questão de ressaltar o aumento dos investimentos anuais, que, segundo ele, saltaram de R\$ 150 milhões durante o governo de Jair Bolsonaro (2019-2023) para até R\$ 500 milhões atualmente. Ele assegurou que todas as frentes de trabalho da BR-101 estão ativas, o que permitirá a entrega da obra no prazo.

Além da BR-101, o ministro anunciou outros projetos no estado, como a ponte de Penedo, que ligará Alagoas a Sergipe, e a duplicação da BR-424, o Arco Metropolitano de Maceió, a BR-316 e a BR-104.

Como parte das obras de duplicação da BR-101, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) fez algumas ações para os impactos em comunidades indígenas. No mês passado, foram entregues sete veículos à comunidade Wassu-Cocal, em Joaquim Gomes, incluindo caminhonetes, motocicletas e um furgão, com o objetivo de melhorar a mobilidade local.

Desde outubro, outras comunidades indígenas, como os Karapotó Plaki-ô, Karapotó Terra Nova e Kariri Xocó, também receberam veículos, e mais entregas estão previstas, incluindo retroescavadeiras e vans. Entretanto, o Dnit não mencionou prazos para tais entregas.

Paralelamente, o DNIT anunciou, na segunda-feira (13), a duplicação de 10 quilômetros da BR-101 no trecho entre os quilômetros 20 e 30, beneficiando a reserva indígena Wassu-Cocal – o investimento previsto é de R\$ 220 milhões. Outros 7,3 quilômetros serão duplicados em trechos nos territórios Karapotó, abrangendo municípios como Junqueiro e São Sebastião.

O superintendente regional do DNIT em Alagoas, André Paes, ressaltou a importância das obras. “Esses veículos representam um significativo reforço para a logística e mobilidade das comunidades, além de fortalecer a infraestrutura local”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA OBRAS DO AEROPORTO DE CACHOEIRO

Modernização no terminal prevê pista renovada, mais posições de aeronaves e estacionamento ampliado

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O governador do ES, Renato Casagrande, esteve no aeroporto Raimundo de Andrade, onde anunciou a ordem de serviço para o início das obras de ampliação e modernização (Foto: Mateus Fonseca/Governo do ES)

O Governo de Santa Catarina autorizou a ordem de serviço para o início das obras de ampliação e modernização do aeroporto Raimundo de Andrade, localizado no município de Cachoeiro de Itapemirim. Com investimento total de R\$ 76,5 milhões, financiado pelo Governo Estadual, o terminal vai

receber diversas melhorias estruturais e operacionais.

A ordem de serviço foi assinada pelo governador Renato Casagrande (PSB), em cerimônia realizada na terça-feira (14) onde estiveram reunidos secretários e parlamentares do Espírito Santo.

Em seu discurso, Casagrande apontou as melhorias que serão executadas pelo poder público no terminal.

“Vamos melhorar a pista, ampliar o pátio, reformar o terminal de passageiros e construir outro com o dobro do tamanho. Então, o Aeroporto de Cachoeiro vai estar em condições de operar voos comerciais se as empresas assim desejarem, como foi feito em Linhares, que tem voo da Azul entre a cidade e Belo Horizonte”, disse.

Além disso, o projeto prevê também renovação da sinalização da pista e adequações para garantir segurança e eficiência nas operações aéreas e a construção de um novo terminal para aviação comercial, que aumentará a capacidade de atendimento.

O governador reforçou a importância da modernização do terminal para o desenvolvimento da Região Sul.

“É importante termos boas ferramentas de transporte aéreo para dar mais competitividade a essa região. As obras já começaram com a montagem do canteiro de obras e a gente espera que seja entregue ainda neste ano”, disse.

Detalhes

O aeroporto terá ampliação do número de posições de aeronaves de cinco para nove e a expansão da área do pátio. A pista de taxiamento também será ampliada, passando de 750 para 825 metros quadrados. O novo terminal de passageiros terá mais que o dobro de área que o atual, garantindo maior conforto e capacidade para operações comerciais e privadas. O estacionamento também será ampliado de 16 para 40 vagas, e a região do aeroporto terá iluminação renovada.

Além disso, as obras contemplam a modernização da pista de pouso e decolagem, a instalação de equipamentos de auxílios à navegação aérea, como balizamento luminoso, PAPI, biruta iluminada, sinalização vertical e farol de aeródromo.

O consórcio responsável pelas obras tem previsão de conclusão dos trabalhos para março de 2026. Com a obra, o Espírito Santo passará a contar com um hub logístico moderno, eficiente e qualificado para a melhor prestação de serviços.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/01/2025

REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DO RIO ANUNCIA NOVO DIRETOR DE GESTÃO PORTUÁRIA

Engenheiro Marcos Roberto Muffareg foi oficializado nesta semana para assumir o cargo
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Marcos Roberto Muffareg possui uma carreira de mais de 40 anos marcada pela atuação em órgãos públicos e privados, com experiência destacada em Engenharia Civil, Sanitária e Ambiental (Foto: Divulgação/PortosRio)

A PortosRio, Autoridade Portuária do Rio de Janeiro, anunciou nesta quarta-feira (15) o engenheiro civil Marcos Roberto Muffareg como novo Diretor de Gestão Portuária da companhia. A nomeação foi oficializada na segunda-feira, dia 13, durante reunião do Conselho Administrativo da estatal.

O engenheiro possui uma carreira de mais de 40 anos marcada pela atuação em órgãos públicos e privados, com experiência destacada nas áreas de Engenharia Civil, Sanitária e Ambiental.

“É uma honra integrar a equipe da PortosRio e contribuir para o crescimento e a modernização dos portos públicos do Rio de Janeiro. Nosso objetivo é fortalecer os portos, promovendo mais eficiência operacional, competitividade e sustentabilidade” afirmou Muffareg durante sua posse.

Ao longo de sua trajetória, Muffareg ocupou posições de liderança em importantes instituições. Dentre elas, foi Presidente do Instituto Estadual de Engenharia e Arquitetura (IEEA), Coordenador Executivo do Programa de Saneamento Ambiental dos Municípios do Entorno da Baía de Guanabara (PSAM) e Superintendente Estadual da Fundação Nacional de Saúde (Funasa) no Rio de Janeiro. Sua experiência também inclui atuação como Diretor de Administração da Funasa em Brasília e Presidente da Empresa Pública Municipal de Saneamento de Macaé (Esane).

“Com extenso conhecimento em gestão de projetos e ampla participação em eventos técnicos nacionais e internacionais, Muffareg traz uma visão estratégica para impulsionar o desempenho da PortosRio. Sua liderança será essencial para consolidar o papel relevante dos portos para a economia do estado e do Brasil”, afirmou a Autoridade Portuária em nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/01/2025

REGIÃO NORTE - DRAGA BATE EM PILAR DE PONTE E AFUNDA NO RIO TOCANTINS

Embarcação realizava extração de areia no rio quando ocorreu o acidente na terça-feira (14)
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Dois homens estavam na draga durante o acidente na ponte Dom Afonso Felipe Gregory mas escaparam ilesos

Uma draga utilizada para extração de areia no Rio Tocantins acabou colidindo contra um dos pilares de uma ponte, que liga os estados do Maranhão com o Tocantins. O acidente ocorreu na terça-feira (14), mas não deixou vítimas.

Dois homens estavam na embarcação no momento da batida na ponte Dom Afonso Felipe Gregory. Eles foram resgatados por uma outra embarcação que passava na

região. Após a batida, a draga afundou no rio.

Durante todo o dia, equipes da Defesa Civil e da Secretaria de Meio Ambiente realizaram vistorias no local. Após análise, as autoridades constataram que a estrutura da ponte não sofreu danos.

A empresa responsável pela draga foi notificada pelas autoridades para realizar a operação de remoção da embarcação da água.

A Agência Fluvial da Marinha informou que abrirá investigação para apurar se a operação da draga estava em área previamente autorizada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

PIX: GOVERNO EDITA MP QUE REFORÇA GRATUIDADE E SIGILO BANCÁRIO

Planalto voltou atrás e revogou norma que aumentava a fiscalização após ser pressionado por onda de fake news nas redes sociais

Por Thaís Barcellos — Brasília



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad se reúne com o Presidente Lula no Palácio do Planalto. — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O governo editou uma medida provisória (MP) para reforçar a gratuidade e o respeito ao sigilo bancário das transações feitas pelo Pix, após uma onda de fake news sobre o instrumento de pagamento criado pelo Banco Central (BC). A medida foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira.

Além disso, a MP prevê explicitamente que os pagamentos com Pix se equiparam ao dinheiro em espécie, sendo proibida a aplicação de qualquer taxa sobre a operação.

"Esta Medida Provisória dispõe sobre medidas para ampliar e garantir a efetividade do sigilo e a não incidência de preço superior, valor ou encargo adicional sobre os pagamentos realizados por meio de arranjo de Pagamentos instantâneos - Pix, instituído pelo Banco Central do Brasil", resume o artigo 1º.

Segundo a medida, constitui prática abusiva "a exigência, pelo fornecedor de produtos ou serviços, em estabelecimentos físicos ou virtuais, de preço superior, valor ou encargo adicional em razão da realização de pagamentos por meio de Pix à vista". Caso haja infração, a MP determina que o comerciante estará sujeito às penalidades previstas na legislação do direito do consumidor.

O texto também estabelece que os fornecedores de produtos e serviços deverão informar os consumidores, de forma clara e inequívoca, sobre a vedação de cobrança de preço superior, valor ou encargo adicional para pagamentos por meio de Pix à vista.

A regulamentação ficará a cargo do Secretário Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública, que também disponibilizará um canal digital de orientação e recebimento de denúncias de ilícitos e crimes contra a relação de consumo.

A MP ainda deixa claro que o pagamento realizado por meio de Pix à vista equipara-se ao pagamento em espécie no que se refere à diferenciação de preços cobrados do consumidor, sem incidência de tributo, "seja imposto, taxa ou contribuição, no uso do Pix".

Além disso, o texto afirma que compete ao Banco Central normatizar e implementar medidas que garantam a preservação da infraestrutura digital pública e sua disponibilidade isonômica e não discriminatória.

A MP também reforça que é função do BC a privacidade das informações financeiras processadas no âmbito do Pix e do Sistema de Pagamentos Instantâneos - SPI, nos termos da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001, e a proteção aos dados pessoais, "garantindo-se a impossibilidade de identificação dos usuários, observadas as exceções legais".

Na quarta-feira, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, antecipou a edição da MP após reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre a forte repercussão negativa em relação a uma norma da Receita Federal que ampliava a fiscalização de movimentações financeiras de pessoas e empresas, incluindo o Pix, outras transferências, pagamentos, gastos no cartão. O ministro disse que o BC foi ouvido na elaboração da norma.

Além da MP, o governo decidiu revogar a norma. Na prática, está mantido o que valia até o fim do ano passado. São enviadas para a Receita as movimentações financeiras dos clientes de bancos tradicionais que superem R\$ 2 mil, no caso de pessoas físicas, e R\$ 6 mil, no caso de pessoas jurídicas. A nova norma atualizava esses valores para R\$ 5 mil e R\$ 15 mil, respectivamente, e determinava que as fintechs também eram obrigadas a repassar os dados.

Segundo Haddad, a revogação visa a evitar que a norma da Receita fosse usada como pretexto pela oposição para não analisar a MP.

— A MP vai garantir na lei que o consumidor tem o direito de exigir o pagamento em pix, se estiver em disponível (no comércio), pelo mesmo valor que seria pago em dinheiro — disse Haddad, que completou. — A MP garante a não tributação da utilização dessa forma de pagamento e o sigilo bancário na forma da legislação aplicável ao Pix, como qualquer outra forma de pagamento, como sempre foi. É só o reforço daquilo que já está na legislação, tornando mais claro que esses princípios estarão resguardados pela MP.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/01/2025

REFORMA TRIBUTÁRIA REGULAMENTADA: O QUE VAI PAGAR MAIS E MENOS IMPOSTOS? VEJA NA CALCULADORA DO GLOBO

Ferramenta mostra como a nova regra vai afetar os produtos mais consumidos pelos brasileiros

Por Glauce Cavalcanti — Rio



Novo modelo de cobrança de impostos vai afetar todos os produtos consumidos pelos brasileiros — Foto: Arte

A Reforma Tributária, discutida por décadas no Brasil, foi finalmente aprovada pelo Congresso em 2023. E sua regulamentação, aprovada no apagar das luzes de 2024, foi sancionada (com vetos) pelo presidente Lula nesta quinta-feira.

A mudança constitucional vai simplificar o complexo sistema tributário sobre o consumo no Brasil e vai mexer com o cotidiano das empresas e dos brasileiros.

Mas o que vai pagar mais ou menos impostos? O GLOBO montou uma ferramenta que mostra como é hoje e como ficarão os tributos cobrados de uma série de itens, da pasta de dente à bicicleta, do leite ao refrigerador. Confira abaixo:

Os percentuais de alíquota foram levantados pela Consultoria MCS Markup considerando os tributos cobrados hoje no município e no Estado de São Paulo e a alíquota máxima estimada para o novo imposto único na Reforma Tributária, que é de 26,5%, como previsto no projeto de Lei Complementar (PLP) nº 68/2024 — sendo parte dela destinada ao governo federal (CBS) e parte aos estados, municípios e Distrito Federal (IBS).

A nova alíquota será igual no país inteiro. A simplificação na cobrança de impostos é um grande ganho da reforma, dizem especialistas, já que hoje o Brasil convive com diferentes alíquotas em estados e municípios.

A reforma prevê ainda alguns produtos com isenção e outros com redução de 60% ou 40% na alíquota (ou seja, alíquota de 10,6% e de 15,9%, respectivamente). Já produtos nocivos à saúde ou ao meio ambiente pagarão uma alíquota adicional, mas este patamar não foi definido ainda e, por isso, essa calculadora será atualizada tão logo seja conhecido este parâmetro. As cestas de produtos foram agrupadas tomando por base as apurações de consumo da Kantar Brasil.

Qual é a base da reforma?

A Reforma Tributária vai trazer a simplificação para sistema atualmente em vigor, reunindo cinco impostos sobre consumo em um único, o IVA (Imposto sobre Valor Agregado). Será um IVA dual, porque será composto por dois componentes. Um deles é a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), federal e que agrega IPI, PIS e Cofins. O outro é o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), subnacional, que abrange ICMS e ISS.

Pela nova regra, os produtos da cesta básica, como café, arroz, sal, diversos tipos de peixes e de queijos, serão isentos da tributação. Há ainda um grupo de alimentos sobre os quais o imposto vai incidir, mas com uma redução de 60% sobre a alíquota cheia, como é o caso de amido de milho, sucos naturais de fruta, entre outros.

A unificação dos tributos

A primeira etapa da reforma trata apenas dos impostos sobre consumo



Infográfico sobre os impostos que serão unificados com a reforma tributária — Foto: Arte GLOBO

PREÇO E OFERTA DE VOOS, O QUE PODE MUDAR COM UMA FUSÃO ENTRE GOL E AZUL?

Para analistas, fusão deve concentrar mercado e afetar preços, mas empresas avaliam que opções de voo vão aumentar

Por Paulo Renato Nepomuceno — Rio de Janeiro



Azul e Gol pretendem formar uma única empresa — Foto: Montagem: Leonardo Carrato e Dado Galdieri / Bloomberg

A decisão de Azul e da dona da Gol, o grupo Abra, de formalizar a intenção de unir os negócios pode criar uma gigante da aviação brasileira. As duas empresas teriam, juntas, participação de mercado de 60,3%, ou seja: a cada dez voos comerciais no país, seis seriam da nova empresa.

Mas quais são as implicações práticas que o passageiro pode sentir no bolso? Para analistas, a concentração de mercado pode afetar os preços das passagens (incluindo o que pode ser a principal concorrente, a Latam) e a oferta de voos.

Preço

A depender da regulação, os preços podem subir, diante da concentração de mercado.

Para Cleveland Prates, ex-conselheiro do Cade e professor da FGV Law, a criação da gigante afasta o apetite pela entrada de novos concorrentes. Num primeiro momento, os preços das passagens podem até apresentar alguma competitividade e até mesmo redução, mas, no futuro, isso pode se reverter.

— A operação não é simples e gera impacto sobre o consumidor. Isso pode acabar gerando restrição de oferta e potencial aumento de preço. E isso desestimula a entrada de novos players — diz.

O ponto de Prates é que o mercado da aviação comercial funciona com 'hubs', principais aeroportos do país que servem para conexões, onde as empresas montam sua base e distribuem, a partir dali, voos regionais.

A partir do momento em que as empresas passam a dominar os slots (permissões de decolagens e aterrissagens) dos principais aeroportos do país, haverá dificuldade para a entrada de novas concorrentes. Isso porque se torna mais caro e menos atraente para outras empresas a operar nessas rotas.

— Se você tem uma empresa que domina slots (horários de pouso e decolagem em aeroportos de maior demanda), você amplia a quantidade de voos na mesma rota. E pode jogar os preços lá para baixo para tornar inviável para o concorrente. Depois, como prática predatória, pode depois pegar o slot e elevar o preço na frente.

O ministro de Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho, no entanto, ressaltou que o governo não vai permitir que a fusão resulte em um aumento tarifário para os consumidores.

Oferta de voos

A capilaridade de voos é mais presente na Azul do que na Gol. A Azul possui 140 destinos, espalhados principalmente em cidades do interior de todas as regiões do país. Apenas oito das rotas tem destino o exterior. A empresa opera também aeronaves menores, como turboélices de até nove passageiros, capaz de pousar em aeroportos menores no interior do país.



Já a Gol só possui Boeings 737 em seu cardápio de aeronaves, o que restringe sua atuação em pistas menores. A empresa tem foco maior nos aeroportos do Sudeste e em Brasília. Ela opera voos para 64 destinos domésticos, do total de 80.

As empresas avaliam que essa junção de operações pode ser benéfica ao passageiro ao oferecer um leque maior de destinos e aumentar a capilaridade da malha aérea.

Para Alberto Valério, analista de renda variável do UBS BB, o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), ao analisar a operação, deve indicar restrições para que a nova empresa mantenha rotas, e não reduza o número de destinos.

— A coisa mais prejudicial ao consumidor é não ter oferta. As passagens podem ser que fiquem mais caras, mas a pior coisa é não ter opção de comprar viagem, mesmo que mais cara. É a tendência é, com consolidação, voar rotas menos rentáveis e focar nas rotas mais rentáveis, atendendo menos consumidores.

Valério afirma ainda que a consolidação das empresas não é o cenário ideal, como o americano, onde há seis empresas consolidadas, com uma concorrência quase perfeita, mas que o pior cenário seria um monopólio. Ele cita como exemplo a Argentina, que fornecia à estatal Aerolíneas a exclusividade de rotas domésticas até 2023.

O processo

Mas o caminho para a fusão das duas empresas não é simples, e depende da aprovação do órgão regulador antitruste. Cleveland explica que a apresentação ao Cade deve acontecer em quinze dias, através de um formulário que exemplifica a proposta da operação.

A partir daí, o órgão tem três alternativas: aprovar totalmente; aprovar com restrições — como obrigar a venda de slots (permissão para pousos e decolagens em aeroportos de grande movimentação), manutenção de um número determinado de voos para certos destinos — ou reprovar a união.

A reprovação, segundo o ex-conselheiro do Cade, acontece quando o órgão entende que há problemas anticompetitivos em que as eficiências resultantes da união não compensam as perdas pela falta de concorrência.

Em relação ao prazo, o Cade terá até 240 dias para fazer a análise, podendo prorrogar o prazo por mais 90 dias, a depender da decisão.

Latam vira única concorrente

Se o acordo for aprovado, a Latam, hoje a empresa com maior fatia do mercado — transportou 38,6% dos passageiros em dezembro, segundo a Anac — ficaria em segundo lugar. Para os analistas, a empresa não seria prejudicada num cenário de duopólio:

— Quando há consolidação do setor, todos ganham, por conta dos custos fixos. A flexibilidade e a rentabilidade melhoram, então não necessariamente a Latam será prejudicada. Ela terá mercado mais organizado e racional — diz Valério, do UBS BB.

Bretas, da FGV, também enxerga como improvável um impacto na Latam:

— A Latam tem posição em aeroportos centrais, então tem capacidade de reagir

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/01/2025

EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA VOLTAM A FICAR PESSIMISTAS PELA PRIMEIRA VEZ EM 20 MESES, SEGUNDO CNI

Índice que mede confiança de empresários acumula quarta queda consecutiva desde setembro de 2024

Por Bernardo Lima — Brasília



De acordo com o World Resources Institute, a indústria de tingimento consome cerca de cinco bilhões de litros de água por ano, contribuindo para 20% da poluição industrial da água global — Foto: Divulgação

O Índice de Confiança do Empresário Industrial (ICEI) caiu 1 ponto em janeiro, recuando de 50,1 pontos para 49,1 pontos, segundo pesquisa divulgada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) nesta quinta-feira.

Esta foi a quarta baixa consecutiva registrada no índice, que acumula uma queda de 4,3 pontos desde setembro do ano passado. Com a variação de janeiro e o índice abaixo de 50 pontos, os empresários passaram de um estado de neutralidade, em dezembro, para um estado de falta de confiança, em janeiro.

A última vez que o índice registrou um pessimismo de empresários do setor foi há 20 meses atrás, em maio de 2023.

— O pessimismo faz com que os empresários tendam a adiar decisões com relação a investimentos, aumento de produção e contratações, na expectativa de um cenário mais favorável. Isso pode se traduzir em uma melhora do próprio índice e, depois, nas decisões de negócio— explica o gerente de Análise Econômica da CNI, Marcelo Azevedo.

O ICEI é uma pesquisa mensal da CNI que mede a confiança dos empresários da indústria. Nesta edição, a CNI consultou 1.232 empresas: 469 de pequeno porte; 459 de médio porte; e 304 de grande porte, entre os dias 7 e 13 de janeiro de 2025.

Projeção de crescimento

Apesar do pessimismo, a CNI projeta que o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil vai crescer 2,4% no ano que vem, segundo estimativas para a economia brasileira em 2025 divulgadas pela confederação em dezembro de 2024.

No entanto, o presidente da CNI, Antonio Alban, traçou um preocupante para economia brasileira no ano que vem.

— Eu diria que torço para que a gente esteja errado, e espero que nós sejamos surpreendidos novamente com a economia em 2025, como todos foram surpreendidos em 2024, de alguma forma em 2023, mas sabemos que alguns cenários são mais preocupantes para 2025 no cenário de hoje — afirmou em entrevista coletiva.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/01/2025

COSAN VENDE SUA PARTICIPAÇÃO NA VALE EM NEGÓCIO ESTIMADO EM R\$ 9 BI. VEJA A AVALIAÇÃO DE ANALISTAS

Empresa detinha fatia de 4% na mineradora e se desfez de 173 milhões de papéis. Objetivo do negócio foi otimizar estrutura de capital

Por Paulo Renato Nepomuceno, Isa Morena Vista e Bruno Rosa — Rio de Janeiro

A Cosan, de Rubens Ometto, vendeu 173,07 milhões de ações que detinha da mineradora Vale. O montante equivalia a 4,05% dos papéis da empresa.



Em fato relevante divulgado após a realização da operação, a Cosan informou que "a decisão da Companhia se baseou exclusivamente no objetivo de otimizar sua estrutura de capital".

Cada ação da mineradora foi vendida por R\$ 52,29, um desconto de quase 0,60% em relação ao fechamento de ontem, em R\$ 52,60. A venda foi intermediada pelo J.P. Morgan.

Em nota, Ometto afirmou que "a Vale é um ativo extraordinário" e disse confiar na nova gestão de Gustavo Pimenta. No entanto, ele ressaltou que o patamar atual da taxa de juros levou resultou na decisão de reduzir a alavancagem da Cosan e vender sua participação na mineradora.

O CEO da empresa, Marcelo Martins, aponta que a Cosan "está em uma trajetória clara de redução de alavancagem".

"Considerando a atual taxa de juros no Brasil, ficou difícil apostar em uma valorização expressiva do mercado acionário", disse Martins, em nota.

A informação da venda foi divulgada antes da abertura dos negócios pelo Valor Econômico. As ações da mineradora chegaram a ficar mais de uma hora em leilão (suspensas para negociação) para a realização do movimento chamado de blocktrade (quando um número grande de ações é vendido ao mesmo tempo).

Os papéis da Vale só iniciaram sua negociação às 11h29, quase uma hora e meia após a abertura do mercado regular. As ações da Cosan operavam em alta no início da tarde. No Ibovespa, a empresa só ficava atrás da Azul na liderança positiva de valorização. Já os ativos da mineradora, que abriram o dia em alta, passaram a recuar.

Em relatório, o Itaú avaliou que a venda da participação da Cosan na Vale era fundamental para reduzir a alavancagem financeira e simplificar sua estrutura. Segundo o banco, a venda deve significar uma redução na dívida líquida da empresa em relação a seu Ebitda (indicador financeiro que representa os lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização).

"Essa decisão elimina uma sobrecarga significativa nas ações, e acreditamos que a redução da complexidade resultante tornará a tese de investimento mais atraente para os investidores", afirmou a nota do Itaú.

Para a Vale, a venda pode significar um aumento significativo na liquidez da ação da empresa, a qual já é uma das mais negociadas dentro da Bolsa brasileira, aponta Daniel Teles, especialista da Valor Investimentos. De acordo com ele, isso ocorre porque há uma elevação na oferta do papel.

— Nesse curto prazo, tem que ficar muito atento porque pode ter muita gente zerando posição e um movimento de queda. Muita gente pode querer sair do ativo graças a oferta a um preço mais baixo de negociação — explica Teles.

A operação, segundo apurou o Valor, ajudaria a Cosan — dona de marcas como Rumo, Raízen, Comgás — a reduzir seu endividamento.

A Cosan anunciou, no fim de 2022, que compraria 4,9% (podendo chegar a 6,5%) da Vale. À época, a operação poderia custar até R\$ 22 bilhões.

Redução de dívida, diz analista

Segundo Carlos Braga Monteiro, CEO do Grupo Studio, a venda das ações da Vale reflete a estratégia da empresa de reduzir sua alavancagem em um cenário de juros elevados no Brasil. O foco da companhia é otimizar sua estrutura de capital, fortalecendo suas finanças para manter a competitividade e buscar novas oportunidades estratégicas.



— A decisão foi influenciada pelo ambiente econômico atual, com juros elevados no Brasil aumentando os custos de financiamento. A venda faz sentido, dado o impacto positivo na saúde financeira da companhia. Reduzir a dívida em 40% em um ambiente de juros altos alivia custos financeiros e aumenta a flexibilidade para investir em seus negócios principais, como energia, logística e gás natural. Os recursos também permitem à Cosan explorar novas frentes de expansão e inovação, alinhadas ao seu portfólio nesses setores.

Para ele, os impactos na Vale são limitados, já que a participação da Cosan representava apenas 4,05% do capital votante.

— A mineradora possui uma base acionária ampla, e a transação não afeta sua estrutura de controle. A reação do mercado, com leve alta nas ações da Vale após o anúncio, demonstra que a operação não gerou preocupações significativas.

Por isso, Monteiro acredita que a venda das ações pela Cosan não deve influenciar a gestão da Vale. A mineradora já passou por mudanças recentes, com Gustavo Pimenta assumindo o cargo de CEO. Pimenta, que era vice-presidente executivo de Finanças e Relações com Investidores, assumiu o comando da mineradora em agosto do ano passado, após meses de indefinição a respeito da sucessão, marcados pela multiplicação de nomes potenciais — foram mais de 15 nomes — para o cargo e pela tentativa do governo de emplacar um indicado ao comando da empresa.

— Embora a venda tenha ocorrido após a troca de comando na Vale, não há indícios de que essa mudança tenha motivado a decisão.

Perda de dividendos da Vale

Em relatório, o Itaú afirmou que a operação é positiva. “A venda da participação da Cosan na Vale é um passo crítico para melhorar a posição financeira da holding, reduzindo a alavancagem e simplificando sua estrutura”, destacou o banco. Para o Itaú, a entrada de um caixa de cerca de R\$ 9 bilhões vai reduzir a relação entre a dívida líquida e a geração de caixa (medida pelo Ebitda) em 0,4x.

“Consideramos a venda da participação da Vale como um marco significativo na estratégia de desalavancagem da empresa, reforçando sua resiliência no atual ambiente macroeconômico desafiador”, afirmou o Itaú. A XP, que apontou que o desinvestimento já era esperado, afirmou, por outro lado, que considera “as ações da Vale como um ativo líquido”. Para a XP, a venda dessas ações não altera materialmente a capacidade da Cosan de cumprir suas obrigações de dívida atuais.

A ação da Cosan vem registrando queda na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. O papel passou de R\$ 21,69 no início de 2022 para R\$ 8,16 no início deste ano, uma queda de 62,37%.

O BTG Pactual lembra que a transação traz um alívio anual de R\$ 1,30 bilhão em despesas com juros para a companhia, mas resulta em uma perda de R\$ 900 milhões em dividendos da Vale pagos por ano. “Essa venda foi um sinal de que a empresa reconhece a urgência de lidar com sua estrutura de capital”, destacou o BTG.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/01/2025

COM RECUO EM REGRAS DO PIX, REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA É VISTA COMO URGENTE PELA BASE ALIADA

Ampliação da faixa de isenção do IR seria contra-ataque do governo no duelo com oposição, avaliam deputados governistas. Parte deles diz que recuo na norma Pix deu força a opositores

Por Victoria Abel — Brasília

Deputados da base governista se dividiram entre o apoio e críticas a decisão do governo se recuar das novas regras de monitoramento de transações financeiras, incluindo o Pix. Em declarações públicas e reservadas, parte dos petistas ouvidos pela reportagem do GLOBO avaliaram que a

desistência dá mais força para a narrativa da oposição. Outra ala, porém, analisa que a “limpeza” do debate era necessária.



Fernando Haddad (ministro da Fazenda), Jorge Messias (ministro da AGU) e Robinson Barreirinhas (secretário da Receita) falam sobre revogação de norma sobre o Pix e outras movimentações financeiras — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Todos, no entanto, concordaram em um ponto: a polêmica deixa a necessidade de uma reforma do Imposto de Renda ainda mais urgente e enxergam na proposta uma chance de contraofensiva.

A medida anterior da Receita previa que dados de transações das operadoras de cartão de crédito (carteiras digitais) e das fintechs, acumuladas acima de R\$ 5 mil por mês para pessoas físicas, seriam obrigatoriamente repassados ao Fisco.

Hoje, apenas os bancos tradicionais são obrigados a repassar as informações. A medida gerou uma primeira onda de fake news nas redes sociais, que remetiam a possibilidade de taxaço das transações.

Em seguida, com o enfraquecimento das mentiras, a oposição ao governo passou a investir em uma segunda onda de informações nas mídias: de que o monitoramento poderia levar os pequenos empreendedores a inconsistências na declaração do imposto de renda, caindo na malha fina, e sendo cobrados por ganhas extras acima de R\$ 2.824, limite de isenção do IR hoje.

'Governo fez certo'

— O governo fez certo. Agora, vai ter que arrumar a casa antes de voltar a falar no monitoramento das fintechs. A medida provisória vai garantir em lei a gratuidade do Pix — disse Carlos Zaratini (PT-SP)

Aliados do governo avaliam que o Planalto demorou para perceber que a maior incômodo da população se devia a essa possibilidade de pagamento extra no IR, e não necessariamente a taxa em transações, que foi facilmente desmentida.

Outra avaliação de deputados é que foi um erro uma mudança como essa ter sido proposta por instrução de “burocratas” da Receita, sem antes passar por uma avaliação política.

— Eu considerei acertada a decisão do governo federal de revogar a portaria normativa da Receita Federal. Essa discussão estava contaminada por desinformação em um nível quase criminoso. Muita gente surfando na onda do trauma que as pessoas têm da CPMF e querem espalhar mentiras pela internet — disse o vice-líder do governo na Câmara, Rubens Pereira Jr (PT-MA).

'Um erro'

Para outro deputado do PT, porém, a decisão foi um equívoco.

— Achei um erro o recuo — disse o deputado Jilmar Tatto (PT-SP)

Diante da discussão de cobrança no Imposto de Renda, os deputados governistas avaliam que a apresentação de um projeto de reforma que finalmente traga a promessa de isenção de IR para até R\$ 5 mil é imprescindível e precisa ser feita rapidamente.

Os petistas pontuam que a proposta seria uma forma do governo retomar a ofensiva nas redes, com protagonismo da narrativa.

Parlamentares aliados de Lula analisam que agora a reforma do IR precisa vir estruturada, com a atualização das faixas progressivas de cobrança e uma tributação maior de dividendos ou grandes fortunas.

A promessa de isenção do IR para até R\$ 5 mil é uma promessa do governo Lula, que até hoje não saiu do papel. No fim do ano passado, o ministro da Fazenda chegou a anunciar que a medida poderia vir junto com o pacote de corte de gastos enviado ao Congresso Nacional, gerando um burburinho no mercado financeiro.

Os parlamentares governistas avaliaram ainda que é possível a ideia de monitoramento das transações em fintechs se tornarem obrigatórias, mas que a discussão precisará ser feita passo a passo, com participação do Congresso.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/01/2025

AGÊNCIA INTERNACIONAL DE ENERGIA PREVÊ RECORDE NA PRODUÇÃO DE ELETRICIDADE NUCLEAR EM 2025

AIE calcula que geração de energia elétrica desse tipo alcançará cerca de 10% da produção mundial este ano

Por AFP — Paris



Usina Nuclear de Fuqing: China emerge como a grande produtora de eletricidade nuclear — Foto: Marcelo Ninio

A Agência Internacional de Energia (AIE) anunciou nesta quinta-feira que prevê um recorde mundial, em 2025, na produção de eletricidade de origem nuclear, setor em que a China ganha importância em detrimento dos Estados Unidos e da Europa.

Atualmente, mais de 70 gigawatts de novas capacidades nucleares estão sendo construídos no mundo, representando um dos níveis mais altos nos últimos 30 anos, destacou a AIE em um relatório intitulado "O caminho para uma nova era para a energia nuclear".

O documento aponta que a produção de eletricidade de origem nuclear já subiu para 2.742 TWh em 2023 e que a tendência se manteve em 2024, com 2.843 TWh.

Para 2025, a previsão é de alcançar 2.900 TWh, o que representará cerca de 10% da produção elétrica mundial.

Esse crescimento se deve ao amplo uso da eletricidade para abastecer fábricas, veículos elétricos e centros de dados, cruciais em um contexto de avanço da inteligência artificial, explica a AIE. Em 2023, havia mais de 410 reatores em operação em cerca de 30 países.

- Estamos entrando em uma nova era para a energia nuclear - declarou Fatih Birol, diretor-executivo da AIE. - Neste ano de 2025, a produção de eletricidade de origem nuclear será a maior da História - previu ele.

O avanço da China

Após o declínio provocado pelo acidente nuclear de Fukushima, no Japão, em 2011, essa recuperação da energia nuclear está sendo impulsionada principalmente pela China. Dos 52 reatores iniciados no mundo desde 2017, 25 são de concepção chinesa.



Por outro lado, países como Estados Unidos e França ficam para trás devido aos altos custos de desenvolvimento de usinas nucleares.

- A geografia mundial da indústria nuclear está mudando - constatou Birol. - Desde 1970, a indústria nuclear mundial era liderada pelos Estados Unidos e pela Europa - acrescentou.

No entanto, no Velho Continente, a energia nuclear produz menos de 25% do total de eletricidade, comparado a 35% nos anos 1990, e a previsão é de que, em dez anos, esse número caia para menos de 15%. Tendência similar é esperada nos Estados Unidos.

Birol afirma que a indústria apresenta desempenho inferior ao esperado nesses países: - Os projetos acumulam, em média, sete anos de atrasos, e os custos são 2,5 vezes maiores que os inicialmente previstos.

- Em cinco anos, a China superará os Estados Unidos e a União Europeia e se tornará a principal potência nuclear mundial - prevê.

Contribuição para emissões zero

Outro desafio da indústria é a concentração de suas fontes de fornecimento. Mais de 99% das capacidades de enriquecimento estão atualmente nas mãos de quatro empresas: China National Nuclear Corporation (15%), a russa Rosatom (40%), o consórcio britânico-alemão-neerlandês (33%) e a francesa Orano (12%).

O setor também avança com o surgimento de pequenos reatores modulares, concebidos para eletrificar instalações industriais ou produzir calor.

Segundo Birol, em 15 anos, esses sistemas poderão competir em custos com as usinas eólicas offshore e os grandes projetos hidrelétricos.

A AIE aponta que, desde 1971, a energia nuclear evitou 72 gigatoneladas de emissões de dióxido de carbono que teriam sido geradas por outras fontes de energia, como carvão, gás natural ou petróleo.

- A principal contribuição para emissões líquidas zero virá de energias solar, eólica, hidráulica e geotérmica - afirma Birol. - Mas será igualmente importante utilizar a energia nuclear para garantir um caminho economicamente viável rumo a essa meta.

A agência apresenta três cenários de evolução do setor até 2050, mas todos preveem um forte aumento da capacidade nuclear instalada no mundo, superior a 50% no cenário mais conservador.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/01/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROLEIRA PRIO TEM PLANOS DE PARTICIPAR PELA PRIMEIRA VEZ DE UM LEILÃO DA ANP, DIZ CEO

Roberto Monteiro, presidente da companhia que completa dez anos neste mês, afirma que consolidação do setor entre as chamadas petroleiras 'juniors' ainda não terminou e pode abrir oportunidades

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A Prio, que completa dez anos neste mês, tem planos de participar em 2025, pela primeira vez, de um leilão de blocos exploratórios da ANP, afirma o presidente da empresa, Roberto Monteiro.

Segundo o executivo, a consolidação do setor entre as chamadas petroleiras “juniors” ainda não terminou e pode abrir oportunidades.

A companhia também tem interesse na fatia da Equinor no campo de Peregrino, onde adquiriu 40% participação no ano passado. Monteiro prevê ainda a liberação pelo Ibama da licença ambiental do campo de Wahoo, na bacia de Campos, já no primeiro trimestre do ano.

“Nós somos uma companhia que saiu de seis mil barris por dia de petróleo em 2015, com 100 pessoas trabalhando, para uma companhia de aproximadamente 120 mil barris por dia (bpd), com 2 mil pessoas”, diz Monteiro ao Estadão/Broadcast. Ele lembra que, no começo, foi preciso estender a vida útil do campo de Polvo, que seria abandonado em 2016 pelo antigo controlador, e que hoje está produzindo 12 bpd.



Prio está sempre 'pensando' em aquisições para aumentar seu portfólio, segundo seu presidente Foto: Prio/Divulgação

As ações da Prio acompanharam essa evolução, saindo de alguns centavos em 2015 para um patamar acima de R\$ 40 atualmente. Na avaliação de Monteiro e de alguns bancos de investimento, as ações ainda não refletem o real valor da companhia.

O executivo avalia que o gatilho para a alta dos papéis será a liberação das licenças ambientais pendentes no Ibama — “uma fila indiana de uns dez pedidos”, afirma o executivo. Ele ressalta que todas as informações pedidas foram atendidas e que o problema é a falta de pessoal no órgão ambiental.

Além de Wahoo, a demora do Ibama tem segurado também a produção do campo de Tubarão Martelo, que está com dois poços parados há um ano à espera de anuência para a troca de duas bombas da plataforma. Com isso, a produção que poderia ser de 16 mil bpd tem sido de 12 mil bpd, informou Monteiro.

“A gente teve um ano de 2024 difícil, por conta de licenciamento do Ibama, e esse continua sendo o grande gatilho para a valorização das nossas ações. Mas houve coisas positivas: a gente ganhou uma arbitragem contra a IBV, por 36% do campo de Wahoo, compramos parte de Peregrino, e mesmo assim nossa ação não se mexeu. A gente acha que tem uma grande catalisador que deve acontecer, que é o licenciamento ambiental”, afirmou.

Ele explicou que o pedido de licenciamento referente a Wahoo envolve a perfuração de quatro poços, que podem chegar a seis, e a instalação de linhas do sistema de produção. Os equipamentos para realizar as atividades (sonda e navio de lançamento de linhas flexíveis) estão mobilizados e são de propriedade da Prio. Já o navio de lançamento de linhas rígidas é terceirizado e custa o preço de uma sonda, explicou Monteiro.

“Até o final do mês vamos ter que tomar a decisão se a gente estende ou não o contrato desse navio”, informou. O custo total do projeto de Wahoo é de US\$ 800 milhões e já foram gastos US\$ 600 milhões em equipamentos. “Se a licença sair a gente começa a produzir em meados do ano e chega ao final do ano ‘full’, com 40 mil barris por dia”, previu. Somada à produção de outros campos, a Prio chegaria ao final deste ano a 150 mil bpd.

Consolidação

Monteiro diz que a petroleira está sempre “pensando” em aquisições para aumentar seu portfólio, mas descartou a compra dos campos em terra anunciados pela Brava. “Não queremos nada de onshore (terra).” O executivo prevê que ainda vai haver “algum nível de reorganização no mercado

offshore (mar)", mesmo após a fusão da Enauta com a 3R, e diz torcer para que a Equinor venda sua participação em Peregrino.

"Um campo que a gente olhou foi Peregrino, que compramos um pedaço e adoraríamos poder comprar o outro (60%). Em algum momento, se a Equinor tiver interesse, tendo em vista a produção de Bacalhau...", disse Monteiro, referindo-se ao projeto da petroleira norueguesa no pré-sal da bacia de Santos, um dos maiores projetos de produção offshore do País.

ANP

Outra decisão para este ano é avaliar o que seria a primeira participação da Prio em um leilão da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando áreas no entorno dos campos da empresa. A licitação está prevista pelo governo para junho e o foco da petroleira será buscar blocos próximos aos seus ativos. Com isso, a empresa espera aproveitar a sinergia entre as suas operações.

Monteiro pretende continuar a preparar terreno para os planos internacionais da companhia no Golfo do México. O escritório da Prio ainda não foi aberto nos Estados Unidos, mas o esforço para conhecer a região tem levado executivo a viajar com frequência para prospectar negócios.

Já para 2026, a previsão de Monteiro é focar no redesenvolvimento do campo de Albacora Leste, na bacia de Campos, adquirido em 2023, que segundo ele deverá ter o mesmo tratamento do campo de Frade, que passou dos 17 mil bpd para 60 mil bpd após a revitalização. "É um campo que pode ter o mesmo potencial de Frade. Em 2025, será Wahoo, e em 2026, Albacora", disse Monteiro sobre os focos da companhia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/01/2025

ENERGIA SOLAR BATE RECORDE DE POTÊNCIA INSTALADA EM 2024 E MATRIZ CHEGA A 52,2 GW

Crescimento de 14,3 GW no ano é fruto de 30% de incremento nos investimentos, que chegaram a R\$ 54,9 bilhões, segundo relatório da Absolar; alta foi puxada pela geração distribuída

Por Clayton Freitas

No ano de 2024, o Brasil bateu recorde de novas instalações de sistemas de energia solar em apenas um único ano, segundo relatório da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). Pelos cálculos da associação, foram adicionados na matriz energética 14,3 gigawatts (GW) em 2024, o que fez com que o País atingisse a marca de 52,2 GW de potência operacional de fonte solar acumulada.



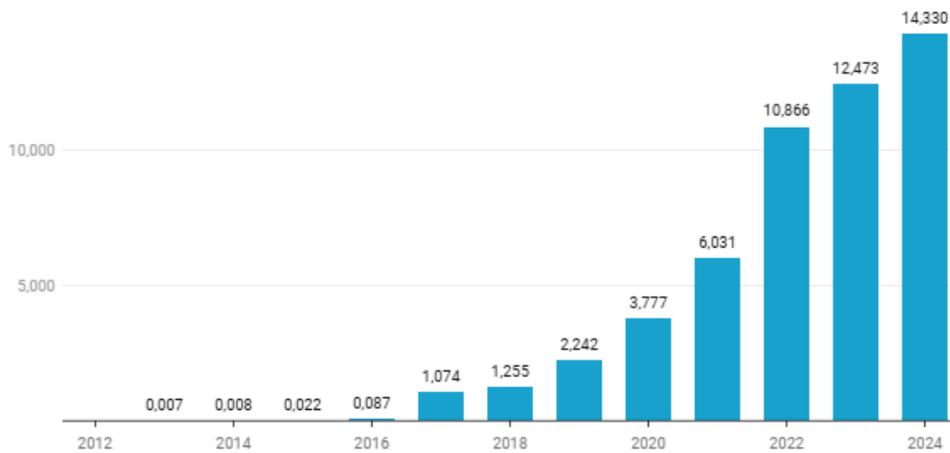
A evolução reflete o avanço de 30% nos investimentos realizados no ano passado frente a 2023, que totalizaram R\$ 54,9 bilhões. A conta soma desde pequenas instalações para consumo próprio em telhados, fachadas e pequenos terrenos, até grandes usinas.

Usinas solares fotovoltaicas estão sendo instaladas até em represas Foto: Marcelo S. Camargo/Governo SP

O avanço de 14,3 GW superou as expectativas da entidade, que projetava incremento de 9,3 GW no ano passado. Antes de 2024, o ano que apresentou a maior evolução foi 2023, com 12,47 GW de incremento em relação a 2022. Para este ano, a estimativa da entidade é de um avanço de 12,5 GW, o que, se concretizado, fará com a que essa matriz energética chegue a 64,7 GW.

Evolução ano a ano da energia solar no Brasil

Gráfico mostra ano a ano quanto foi adicionado à matriz energética fotovoltaica desde 2012 (em GW)



Fonte: Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) - [Obter dados](#)

Quem puxou a alta de 2024 foi a geração distribuída, com acréscimo de 8,7 GW em relação a 2023. A GD, ou geração descentralizada, é aquela em que uma pessoa ou empresa instala placas fotovoltaicas nos telhados de suas casas, fachadas, garagens, tetos de estabelecimentos comerciais e outros. No geral, é feita para baratear a conta de energia elétrica.

Já a geração centralizada somou 5,7 GW ao sistema em 2024. Ela é produzida por grandes usinas em enormes telhados, campos ou mesmo em represas (foto). Na maior parte das vezes são montadas para fins de comercialização de energia, ou abastecimento de grandes plantas fabris.

Pelos cálculos da associação, o Brasil possui mais de 3,1 milhões de sistemas solares fotovoltaicos conectados à rede em operação. Esse montante beneficia 4,6 milhões de unidades consumidoras, já que a energia gerada em um sistema pode atender a mais de um ponto por meio de créditos gerados na rede.

Dos 52,2 GW, 67,3% são de geração distribuída (35 GW), enquanto a geração centralizada responde por 32,7% do total (17,2 GW). A fonte solar no Brasil responde por 21,3% da matriz energética nacional, ficando atrás apenas da hidrelétrica. Ainda segundo a Absolar, as grandes usinas solares operam em 26 estados brasileiros.

Potencial de crescimento

Apesar de considerar como positiva a evolução, principalmente por se tratar de projetos para acelerar a descarbonização no Brasil, Ronaldo Koloszuk, presidente do conselho de administração da Absolar, afirma que há ainda muito espaço para crescimento e que o aproveitamento do potencial solar no País é muito pequeno.

“Há mais de 93,2 milhões de consumidores de energia elétrica no País, porém, atualmente, menos de 5% faz uso do sol para gerar eletricidade. A título de comparação, na Austrália, esse número ultrapassa 33%”, diz o executivo.

Para Fabio Carrara, CEO e fundador da Solfácil, empresa que atua no financiamento de projetos de energia solar no País, a forte expansão em 2024 se deve à redução nos preços dos equipamentos.

Segundo ele, a fonte segue como uma das mais vantajosas no Brasil, porém, para este ano, o mercado deve enfrentar uma alta nos preços dos módulos fotovoltaicos, reflexo de mudanças tributárias e acordos comerciais entre os fabricantes.

“Apesar disso, a desaceleração na Europa e o excesso de produção global podem favorecer o Brasil, com destaque para a popularização de sistemas de armazenamento de energia. 2025 deve se

consolidar como o “ano das baterias”, com maior adesão a soluções voltadas ao armazenamento”, afirma o executivo.

Carrara diz que, apesar dessa alta, o crédito para financiamento desses produtos deve continuar em alta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/01/2025

‘ECONOMIA BRASILEIRA É UM AVIÃO QUE AINDA SOBE, MAS MOSTRA QUE VAI CAIR’, AFIRMA PAULO TAFNER

Economista avalia que Brasil pode enfrentar uma crise parecida com a observada no governo Dilma Rousseff e observa um desencanto de adultos jovens, que estão deixando o País

Por Luiz Guilherme Gerbelli



Entrevista com Paulo Tafner - Diretor-presidente do Instituto Mobilidade e Desenvolvimento Social

Pessimista, o economista Paulo Tafner projeta um cenário difícil para o Brasil nos próximos anos. Ele teme que a economia brasileira possa enfrentar uma crise econômica igual à do governo Dilma Rousseff, quando o Produto Interno Bruto (PIB) despencou mais de 3% em dois anos seguidos, 2015 e 2016.

“Se continuar nessa trajetória e não enfrentar as questões de base da nossa economia, nós vamos chegar em 2027 aos trancos e barrancos, com risco de uma profunda crise econômica como tivemos no governo Dilma”, afirma Tafner, diretor-presidente do Instituto Mobilidade e Desenvolvimento Social. “É um avião que ainda está subindo, mas mostrando que vai cair. É isso que está acontecendo com a economia.”

Sem uma perspectiva de melhora, Tafner enxerga um desencanto de parte da população com o Brasil e aponta para uma saída de adultos jovens qualificados do País. “Você tira os craques — como gosta o presidente Lula de falar num linguajar futebolístico —, o time melhora ou piora? Não precisa perder mais do que meio segundo para responder. Se exportamos mão de obra qualificada, a média está caindo”, avalia.

Até a eleição presidencial de 2026, Tafner deve apresentar uma proposta para uma nova reforma da Previdência — como fez em 2018, quando juntou um grupo de especialistas para elaborar e apresentar um projeto para os candidatos daquela disputa eleitoral. O País aprovou a reforma em 2019, mas o economista enxerga a volta de vários privilégios por causa de decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

“Um princípio fundamental dessa nova reforma será desconstitucionalizar a Previdência no Brasil”, afirma o economista. “Tirar muita coisa da Constituição que trata da Previdência. Isso não é matéria constitucional. É um direito. O direito é constitucional, mas a regulamentação, não.”

A seguir os principais trechos da entrevista concedida ao Estadão.

Como o sr. avalia essa piora dos ativos brasileiros que ocorre desde o fim do ano passado?

Basicamente, estamos repetindo um ciclo que a economia brasileira já conhece. É a expansão da atividade econômica baseada num empuxo fiscal. O governo sai gastando, estimula a economia. Ele tenta baratear o crédito, se não pelo Banco Central através da redução da taxa básica de juros, através do crédito subsidiado. E isso tem ocorrido com muita frequência no BNDES ou em outras agências do governo federal, inclusive, fazendo algumas artimanhas contábeis para fortalecer o empuxo fiscal e a redução do custo de crédito para alguns setores e atividades. Isso gera, como



consequência, um aumento da atividade econômica. Está aí o PIB, com um crescimento de 3,5%. Mas a exemplo do que a gente já viu num passado bastante recente, isso tem fôlego curto.

Por quê?

O mercado olha para as grandes variáveis macroeconômicas e decide emprestar ou não dinheiro para o governo. E se emprestar, a qual taxa? Isso não é uma coisa de banco. Os maiores detentores de títulos públicos não são as tesourarias de banco. São os bancos agindo em nome de terceiros. Além disso, muitos fundos de pensão, como Petros e Previ, têm títulos públicos. Os emprestadores somos todos nós. É o funcionário da Petrobras, o funcionário do Banco do Brasil, são os pequenos poupadores, alguns grandes poupadores, as tesourarias do banco, claro. Entram também os agentes internacionais, que, ao longo de 2024, foram se retirando do mercado brasileiro. Não se trata de complô, de ideologia. Não se trata de nada disso. Eles olham e enxergam o risco. E quando percebem que o risco está alto, caem fora do País.

E a percepção do mercado é que, a despeito do desempenho esplendoroso do mercado de trabalho e do PIB, isso não será sustentável ao longo do tempo. Quando eles percebem isso, começam a precificar. Ou seja, quanto eu vou cobrar para emprestar para o Estado? Eles percebem que a inflação está fugindo da meta. Quando a inflação foge da meta, o que esperam? Esperam que o Banco Central, para defender a moeda, aumente a taxa de juros. Eles antecipam esse movimento e começam a cobrar mais. Quando você vê a curva de juros, começa a bater em 15%, 16%. Chegou a bater em 17%. Todos perceberam que esse desenho de crescimento econômico não é sustentável. Sabem que a inflação vai sair do controle e que a dívida pública vai crescer. Passam a exigir juros mais elevados e fogem dos ativos básicos da economia. Começam a fugir de título público e do real. E aí dispara o dólar. Se houve algo surpreendente, do meu ponto de vista, é que o governo se autossabotou.

O explica o governo ter se autossabotado?

Mesmo antes de tomar posse, o governo inicia dizendo que tem um rombo e vai ter de financiá-lo. Mas ele pegou muito mais (dinheiro) do que o necessário. Não precisava pegar R\$ 180 bilhões. E, em vez de, a partir de então, tomar as medidas para conter despesa, o governo não fez isso. Continuou gastando. Estabeleceu um arcabouço fiscal e, poucos meses depois, mudou esse arcabouço. Ficou evidente que eram necessárias medidas para controlar a despesa. E aí ficaram três meses preparando um pacote, que é um traque.

Efetivamente, foi muito pouco a contenção de despesa para o tamanho do rombo. Obviamente, o mercado se desesperou. E a consequência a gente viu: só em dezembro o Banco Central foi obrigado a vender US\$ 30 bilhões. A reserva é alta, mas, se você pegar quatro ou cinco meses de necessidade de injeção de US\$ 30 bilhões, ela cai pela metade. E aí o risco aumenta muito mais. Então, o governo se autossabotou. Dobrou a aposta. O resultado foi esse. O patamar de dólar não volta mais para abaixo dos R\$ 6. Todas as projeções são de dólar acima de R\$ 6 e, com o risco, dependendo da situação, porque o quadro externo vai ficar mais difícil.

E como sr. enxerga, então, o quadro externo?

Vai ficar mais difícil, mas não pelo fato de que o presidente Trump vai perseguir o Brasil. Ele não vai fazer nada disso. O Brasil não existe para os Estados Unidos. O Trump não está preocupado com o Brasil. O fato é que vai ficar mais difícil pela política econômica que o Trump vai adotar. As taxas de juros já subiram nos Estados Unidos. Isso afeta o Brasil. Você prefere ganhar 6%, 5% nos Estados Unidos ou arriscar a ganhar 11% no Brasil com risco de default (calote)? Eu prefiro ganhar 5% nos Estados Unidos. É isso o que vai acontecer. As pessoas se esquecem, mas a gente tem uma história de calote. Temos uma tradição de hiperinflação, de forte interferência na economia e de péssima gestão de fundos de Previdência do setor público. Temos uma péssima reputação em termos de um confisco de poupança ou de alteração de regras durante a vigência do contrato. Obviamente, para o investidor estrangeiro, o risco do Brasil subiu. Você não vai ver dinheiro de estrangeiro no Brasil. E, agora, com risco de descontrole de gastos, sem que o governo dê sinais (de mudanças). O máximo que ele fez foi reduzir o incremento real do salário mínimo, que indexa 50% dos benefícios previdenciários e 100% do Loas (Lei Orgânica da Assistência Social).

Qual é o impacto para as contas públicas dessa indexação?

A cada 1% de aumento real do salário mínimo, significa, se nada mais ocorrer, que o impacto é de 0,6% de aumento real na Previdência e assistência. Como tem efeito demográfico, ou seja, mais gente passa a receber aposentadoria e benefício assistencial, haverá um crescimento real grande. Isso já consome um volume gigantesco de recursos do Tesouro Nacional. E não há perspectiva de mudança disso. Quando o governo anuncia que vai dar isenção tributária para quem ganha até R\$ 5 mil e que isso seria, eventualmente, compensado com o aumento de tributação dos mais ricos, o que é certo é a isenção e o que é incerto é a arrecadação. (Os congressistas) Podem achar que R\$ 50 mil por mês é muito pouco e haverá um lobby enorme. Todos os juizes, todos os procuradores desse País vão ser contra. Podem ser que aumentem a faixa. Não para R\$ 50 mil, mas para R\$ 100 mil, R\$ 120 mil. Nós sabemos, em toda a história econômica e política deste País, que o Congresso apoia atos populistas como esse, mas não apoia aumento de tributo com a mesma intensidade.

Em 2025, eu vejo um arrefecimento da atividade econômica, com apreciação no dólar e a desvalorização dos ativos em Bolsa. E só não será maior porque parte das empresas cotadas na Bolsa opera em dólar, porque vende commodities. A receita delas é em dólar. Se tirar essas empresas e pegar o índice Ibovespa apenas daquelas que operam em real, a perda média vai para 45%. Imagina um empresário que teve 45% de desvalorização do seu ativo? Uma coisa é o cara fazer uma loucura e perder, a outra coisa é a política econômica levada pelo governo impor perdas bastante expressivas.



Em 2025, eu vejo um arrefecimento da atividade econômica, com apreciação no dólar e desvalorização dos ativos em Bolsa, afirma Tafner Foto: Marcos Arcoverde/Estadão

E o cenário para a inflação?

A inflação é um imposto superperverso. Nós chegamos a quase 5%. As expectativas oscilam, mas certamente vão ser 5% ou mais. Bom, 5% de inflação média não reflete necessariamente a inflação da cesta de consumo dos mais pobres. Se olhar os itens de consumo dos mais pobres, a inflação é maior. Esses caras estão perdendo 8%, 10% da renda em um ano. É

uma paulada. Não vai me surpreender se nas próximas pesquisas de avaliação o Lula tiver despencado ainda mais, porque o povo sente no bolso.

E como chega o País no próximo mandato presidencial, em 2027?

Eu fico preocupado. Se continuar nessa trajetória e não enfrentar as questões de base da nossa economia, nós vamos chegar a 2027 aos trancos e barrancos, com risco de uma profunda crise econômica como tivemos no governo Dilma.

Mas pode ser uma crise parecida?

Sim. Podemos ter uma crise desse tipo. A Dilma é o ponto culminante, mas começou a partir do terceiro ano do primeiro mandato do Lula. A partir de 2005, ele começou a pisar no acelerador, o segundo governo (Lula) foi extremamente gastador, a Dilma continuou, foi reeleita, mas, depois de um ano e meio, tudo estava negativo. Ou seja, é um avião que ainda está subindo, mas mostrando que vai cair. É isso que está acontecendo com a economia. Nós tivemos dois anos de queda acentuada de produto (em 2015 e 2016), maior do que a queda de 1929. Eu fico preocupado de que a gente chegue a 2026 e a 2027 na porta de uma brutal crise. Eu suspeito que o Brasil está perdendo população não apenas por conta da taxa de fecundidade, mas porque muita gente está migrando. Eu já identifiquei vários elementos que indicam isso. Não temos uma estatística fortemente confiável, mas, se você olhar os grupos demográficos que mais perderam gente, são os grupos de adultos jovens. Como pode diminuir adulto jovem? Morrer não morreu, porque não é o grupo que morre muito. Eles estão deixando o País.

É um desencanto com o País?

É um desencanto. Quem está indo embora é gente qualificada. Você tira os craques — como gosta o presidente Lula de falar num linguajar futebolístico — o time melhora ou piora? Não precisa perder mais do que meio segundo para responder. Se exportamos mão de obra qualificada, a média está caindo. A trajetória não é boa. O percurso não é bom. Temos decisões de toda a natureza. O Supremo tomou decisões a respeito da reforma da Previdência de 2019 totalmente contraproducentes, restabelecendo privilégios. A Justiça e o Supremo derrubaram metade da reforma trabalhista. Não é à toa que o número de processos trabalhistas, que vinham caindo, voltou a crescer. A gente não é medíocre por acaso. Fomos tomando decisões rumo à mediocridade. Eu costumo dizer que o Brasil tem uma quantidade grande de políticos da elite que são adolescentes. O Brasil vive a era da adolescência sem, no entanto, ser jovem demais. O Brasil está ficando velho, mas a sua elite econômica, política e cultural continua pensando como adolescente, porque tomam decisão sem custo. Não existe isso.

E qual o resultado dessa combinação para a Previdência do País, de revisão promovida pelo STF e o ganho real trazido pelo arcabouço?

O próprio ministro Flavio Dino, em decisão monocrática, barrou uma coisa da reforma de 2019. O lobby dos policiais conseguiu ficar de fora da idade do padrão de aposentadoria, que é de 65 anos para homens e 62 para mulheres. Num acordo feito, ficou o seguinte: 55 anos para homens e mulheres. Passou (na reforma) e, assim, ficou. Obviamente, todo mundo sabe no Brasil que se faz o acordo e ele vai para a Justiça, que reverte esse acordo. O sindicato dos policiais federais disse que era um absurdo homens e mulheres se aposentarem na mesma idade. E, obviamente, essa tese foi acatada pelo ministro Flavio Dino. Ele, com toda a pompa, diz que é inaceitável dar um tratamento diferenciado para policiais e que mulheres, em geral, se aposentam três anos mais cedo do que os homens. Portanto, foi concedida a aposentadoria aos 52 anos. O estanho é que ele não olhou para a regra geral. O que ele fez foi manter o 55 anos (para homens) e reduzir o 52 anos (para mulheres).

Uma policial federal que trabalha num gabinete com ar condicionado e olhando para o computador vai se aposentar aos 52 anos. Uma empregada doméstica vai se apresentar aos 62 anos. Se você me perguntar se o que o ministro fez é bom para o País, eu vou dizer não. Não é bom porque aumenta a despesa, aumenta a desigualdade, trata brasileiros de forma diferente e subverte uma reforma aprovada por Emenda Constitucional votada em dois turnos da Câmara e no Senado. Uma única canetada derruba isso. Essa democracia não é funcional. Ela não é funcional na economia, nos direitos coletivos, para o amálgama social que toda a sociedade deve ter e como estabelecadora de esteio moral de funcionamento dos partícipes. O que nós vamos ter é crise econômica, de um lado, e crise moral, do outro lado. Uma empregada doméstica olha para isso e fala: 'Que brincadeira é essa? A madame da Polícia Federal vai se aposentar dez anos antes de mim?'

O benefício da reforma foi revertido em grande parte...

Eu acho que será inexorável uma nova reforma da Previdência.

Já no próximo governo?



Eu acho. Não tem muito jeito, não. Eu devo apresentar uma proposta de reforma para o futuro governo, em 2027. É uma proposta abrangente como a de 2019. Foi uma proposta que foi absorvida pelo Paulo Guedes. Nós oferecemos a todos os candidatos (da eleição de 2018). O Paulo Guedes pegou e aproveitou boa parte. Um princípio fundamental dessa nova reforma será desconstitucionalizar a Previdência no Brasil.

Tafner prepara uma nova reforma da Previdência para apresentar aos candidatos em 2026 Foto: Marcos Arcoverde/Estadão

E o que significa isso?

Tirar muita coisa da Constituição que trata da Previdência. Isso não é matéria constitucional. É um direito. O direito é constitucional, mas a regulamentação, não.

E as mudanças seriam mais fáceis, sem a necessidade de uma PEC?

Eu vou dar um exemplo. Por que é difícil mudar a idade? Como é uma matéria constitucional, é difícil para caramba mudar. As mudanças ocorrem a cada 15 anos, 20 anos. E aí a demografia mudou e tem de fazer um incremento muito grande de idade, que, obviamente, gera resistência. Praticamente, hoje, todos os países civilizados do mundo passaram a ter uma regra que não é constitucional, é infracional, que automatiza esse processo. Assim, a cada dois anos, em função da demografia, é feito um ajuste automático. E esse ajuste automático é pequeno: dois meses, um mês, às vezes, até reduz (para a aposentadoria).

Mas isso passa no Brasil?

O Brasil já teve um pouco disso com o fator previdenciário. O fator previdenciário fazia isso. Não tinha discussão. Não tinha polêmica. Todo ano mudava o fator com os dados do IBGE. Hoje, a idade está na Constituição. Você não consegue mudar. Aliás, eu diria que o lema de um novo governo deve ser desconstitucionalizar um monte de matéria, como obrigatoriedade de gasto com educação e saúde. Um novo governo deveria limpar a Constituição, não tem mais direito cristalizado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/01/2025

REFINARIA 'CHEVETTE 1989': COMO UM GRUPO DO AMAZONAS VIROU PIVÔ DE BRIGA NA REFORMA TRIBUTÁRIA

Irmãos Atem construíram império no Amazonas no período em que usufruíram de benefícios da Zona Franca, obtidos por meio de liminar
Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA - Em dezembro de 2023, os irmãos Atem — Dibo, Miquéias e Nadson — entraram em um novo ramo de atuação: ofereceram quase R\$ 8 milhões por quatro blocos de exploração de petróleo em terra no Amazonas e também se tornaram sócios da empresa de energia Eneva em um quinto bloco.

Foi o mais recente movimento do trio, que já foi sócio da distribuidora de energia do Amazonas (a Amazonas Energia) e hoje está no centro de uma guerra no setor de combustíveis. A Refinaria do Amazonas (Ream), que eles compraram da Petrobras em 2022, foi agraciada com um benefício fiscal inédito na reforma tributária que, para seus concorrentes, criará uma distorção que ampliará a presença dos irmãos Atem para além da Região Norte.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sanciona nesta quinta-feira, 16, o primeiro projeto de lei com as regras de funcionamento do sistema tributário após a reforma aprovada no Congresso. No artigo 441 reside a polêmica envolvendo o Grupo Atem, dos irmãos amazonenses.



Refinaria do Amazonas (Ream), comprada pelo Grupo Atem da Petrobras em 2022 Foto: Ream/Divulgação

Nele, pela primeira vez desde 1967, uma refinaria de petróleo terá acesso aos benefícios industriais da Zona Franca de Manaus. Nem a Petrobras, que era a dona da refinaria, conseguiu tal feito.

Petróleo, combustíveis e lubrificantes são vedados da lista de produtos aptos a receber o benefício da Zona Franca de Manaus, que reduz e até zera a incidência de impostos sobre atividades desenvolvidas na região.



A Atem sustenta que a atividade de refinar o petróleo para vendê-lo nunca esteve na lista de vedações. Pelo menos não até 2021, quando o governo Jair Bolsonaro fechou essa porta involuntariamente num episódio também controverso.

O então presidente sancionou um projeto de lei e horas depois mandou publicar um novo Diário Oficial, retrocedendo e vetando a trava ao refino. Na ocasião, a virada de chave de Bolsonaro foi atribuída à bancada de parlamentares do Amazonas, notadamente ao líder do MDB, Eduardo Braga (AM), que negou a articulação.

A controvérsia sobre o que deveria valer, afinal, se a sanção ou o veto, foi parar no Supremo Tribunal Federal (STF), que em 2024 deliberou que petróleo está fora da Zona Franca, pelas regras em vigor.

Mas a pendenga não foi encerrada. Braga tentou reinserir a atividade na Zona Franca na emenda constitucional que instituiu a reforma tributária, em 2023, mas o intento não vingou. Na nova tentativa, em 2024, o refino foi contemplado no primeiro projeto de regulamentação da reforma.

O texto ficou assim: petróleo, lubrificantes e combustíveis são vedados do benefício, “exceto para a indústria de refino de petróleo localizada na Zona Franca de Manaus”. Para os concorrentes, uma ajuda sob medida para o grupo Atem.

É este o projeto de lei que ficou sobre a mesa do presidente Lula nos últimos dias e provocou um intenso debate entre técnicos de seis ministérios sobre vetar ou não a iniciativa. Distribuidores de combustíveis e produtores de petróleo, que concorrem com o Grupo Atem, consideram que ficarão em desvantagem, uma vez que os benefícios concedidos à empresa extrapolam a margem de lucro da atividade, além de criar um incentivo para se produzir combustível fóssil no coração da Amazônia.

Já a empresa alega que tem direito de entrar na Zona Franca e que, sem o incentivo, a produção local é insustentável (veja mais abaixo).

Desde 2017, a Atem vende combustível importado com isenção de tributos federais. A vantagem foi obtida por meio de uma liminar, em vigor ainda hoje. De janeiro de 2023 a junho de 2024, segundo o Portal da Transparência do governo federal, a distribuidora Atem's usufruiu de R\$ 139,938 milhões em benefícios, não recolhendo tributos sobre a revenda de combustível importado.

Embora sustente que esse combustível não sai da Zona Franca de Manaus, relatório interno da Receita Federal produzido em 2018, inserido no processo que contesta a liminar, afirma que, naquele ano, e em 2017, as vendas chegaram a mais Estados da Região Norte e ao Mato Grosso.

Um executivo do setor afirma, sob condição de anonimato, que essa renúncia, acumulada ao longo do tempo, formou o colchão necessário para a expansão dos irmãos Atem, permitindo que crescessem para novos ramos de atuação, como o refino e mais tarde a exploração de petróleo.

Fernando Aguiar, CEO do Grupo Atem, tem uma versão diferente. Conta que, em 2016, a história da companhia mudou, quando passou a fornecer diesel para usinas termelétricas da Região Norte.

Então operadas pela Eletrobras (hoje elas pertencem aos irmãos Joesley e Wesley Batista, da J&F), essas usinas passaram a responder por 40% do faturamento do Grupo Atem, que construiu um porto em Manaus para receber navios de grande porte com combustível importado. Hoje, diz ele, esse negócio representa 20% do faturamento.

As geradoras são fornecedoras da Amazonas Energia, distribuidora de eletricidade do Estado. Em 2018, vendo a chance de ganhar sinergia no negócio termelétrico, os irmãos decidiram comprar a companhia. Associaram-se ao empresário Orsine Oliveira, dono do Grupo Oliveira, fizeram uma oferta irrisória e levaram por R\$ 50 mil a Amazonas Energia, então estatal e da qual a Eletrobras queria se livrar.



Apesar da experiência em distribuição de combustível no meio da Amazônia, os irmãos se viram incapazes de seguir no intrincado negócio e venderam a sua parte dois anos depois, com a participação que tinham na distribuidora de energia de Roraima.

No setor de combustíveis, o movimento foi oposto. De uma participação de mercado de 37% no Amazonas em 2017, eles superaram 50% em 2024. Passaram a vender não apenas na Região Norte, mas no Centro-Oeste e no Nordeste. Segundo dados da ANP, a Atem vende combustível também em São Paulo, Santa Catarina e no Paraná por meio de postos próprios ou revendendo para os de bandeira branca.

Aguiar afirma que o combustível que sai da Zona Franca não é incentivado e a empresa faz o recolhimento à parte do imposto quando a transação excede as fronteiras da região.

Refinaria é 'Chevette 89' e não sobrevive sem desconto em impostos

No ano passado, o Grupo Atem decidiu parar a produção da refinaria. Desde junho, não é fabricada uma gota de combustível na unidade, o que levou o sindicato dos petroleiros a denunciar uma suposta tentativa da Atem de encerrar a produção e focar apenas na importação de combustíveis.

Fernando Aguiar afirma que esse não é o plano da companhia, mas sim retomar em meados deste ano o refino de diesel e gasolina no Amazonas. A capacidade de 46 mil barris/dia será a mesma, mas as instalações de tancagem e as torres de processamento do petróleo estão passando por uma reforma profunda, diz ele.

Evaristo Pinheiro, que preside a Refina Brasil, entidade que reúne seis grupos privados de refino no País, diz que a refinaria do Amazonas é um "Chevette 1989", referindo-se à tecnologia implantada e mantida pela Petrobras durante anos na Região Norte.

"Era uma refinaria pronta e que, por falta de manutenção, refinava menos. Foi vendida pela Petrobras e quem comprou vai investir R\$ 400 milhões para refazê-la. Eu visitei. Com o perdão da palavra, estava uma calamidade", diz Pinheiro.

Quando defendeu o benefício para a refinaria no Senado, em dezembro, Eduardo Braga asseverou: ou o benefício tributário era aprovado ou a Petrobras deveria recomprar o ativo.

Fernando Aguiar não discorda do diagnóstico, nem mesmo da comparação com um Chevette fabricado nos anos 1980. Ele nega, contudo, que haja conversas com a Petrobras sobre uma eventual devolução da refinaria.

"Sobre essa conversa de venda (para a Petrobras), a gente nunca recebeu nenhum contato da Petrobras e nunca provocamos essa conversa", afirma.

Aguiar argumenta que a operação no Amazonas tem custos elevados que justificam o benefício: a compra do óleo de Urucu (região produtora no Amazonas que fica em Coari, a 650 km da capital) pagando um preço acima do normal pelo transporte via gasoduto, a despesa com estocagem e a de levar navios pelo rio até Manaus.

"Se não tiver incentivo, esse negócio não se sustenta do ponto de vista financeiro", afirma. "Se houver o veto, vou ter de transformar a refinaria em um terminal (portuário e de estocagem) para importar e expedir produto importado para reduzir o custo fixo e o consumo de energia. Isso deixará a região 100% dependente de combustível importado."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/01/2025

COSAN SE DESFAZ DE FATIA NA VALE POR R\$ 9 BI NA MAIOR VENDA DE AÇÕES EM BLOCO DA HISTÓRIA DA B3



Empresa vendeu participação de 4,05% que detinha na mineradora, para 'otimizar sua estrutura de capital'

Por Altamiro Silva Junior (Broadcast)

Na maior venda em bloco (block trade) de ações já feita na B3, a Cosan, do empresário Rubens Ometto, vendeu na manhã desta quinta-feira, 16, 173 milhões de papéis da Vale, ao preço final de R\$ 52,29, um desconto de apenas 0,6% sobre o fechamento de quarta-feira, 15. A operação movimentou R\$ 9,06 bilhões, superando a venda que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) fez, também de papéis da Vale, em 2020, e movimentou R\$ 8,1 bilhões.

Os papéis da mineradora foram comprados rapidamente, em menos de 20 minutos do início do leilão. O vendedor foi a corretora do JPMorgan, o banco que ganhou a disputa para fazer a venda. A Cosan já havia sinalizado a intenção de se desfazer dos papéis. A dúvida do mercado era quando isso iria acontecer.

A Cosan comprou em 2022 cerca de 6,5% de participação na Vale, em uma estrutura financeira que tinha ações à vista e derivativos. Depois, se desfez de parte e ficou com 4,05%, participação que foi zerada nesta quinta.

Nos cálculos dos analistas do Citi, a venda das ações da Vale detidas pela Cosan reduz o endividamento da sucroalcooleira de R\$ 23 bilhões para R\$ 14 bilhões, ou seja, até 40% da sua dívida líquida. "Vemos a venda como positiva para a tese de investimento da Cosan, uma vez que a consequente desalavancagem deve ajudar a empresa a enfrentar o cenário desafiador de juros mais altos no Brasil", afirmam os analistas, em relatório.

Somado a venda bilionária desta quinta, o Citi ressalta que a tendência atual de reciclagem de portfólio na Raízen e a potencial venda de participação na Compass também podem ajudar ainda mais a Cosan nesse processo de redução do endividamento.

Já o Goldman Sachs avalia que investidores já estavam focados na possibilidade de a Cosan vender sua participação na Vale, o que gerava um ponto de preocupação para a mineradora — que acumulou queda de 32% nos últimos 12 meses. Contudo, com a confirmação da operação, o overhang (pressão de baixa) no papel da Vale tende a ser reduzido.

No leilão, a procura foi forte, segundo participantes. Por isso, o preço inicial da venda, de R\$ 50,63, acabou subindo quase dois reais, terminando em R\$ 52,29. Assim, o papel da Vale, que caía mais de 3% na abertura dos negócios, reduziu sua queda para a casa dos 0,50% depois do fim do leilão. Às 14h, recuava apenas 0,13%. Já a Cosan, que chegou a subir mais de 9%, avançava 2% no mesmo horário.

As corretoras que mais compraram ações da Vale no leilão foram as do Itaú, com 31 milhões, a do próprio JP Morgan, que comprou 132 milhões, e a do Goldman Sachs, que comprou 7,9 milhões. Elas, em geral, atuam em nome de clientes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/01/2025

BRASIL BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES PARA OS EUA EM 2024, APONTA CÂMARA AMERICANA DE COMÉRCIO

Entre os produtos brasileiros mais exportados estão petróleo bruto, aeronaves, café, celulose e carne bovina; importações de produtos norte-americanos também cresceram

Por Mateus Cerqueira (Broadcast)

As exportações brasileiras para os Estados Unidos ultrapassaram a marca de US\$ 40 bilhões, totalizando US\$ 40,3 bilhões em 2024, pela primeira vez na história comercial entre os dois países. Segundo o Monitor do Comércio Brasil-EUA, publicado trimestralmente pela Amcham Brasil, o

volume exportado também atingiu níveis inéditos, com 40,7 milhões de toneladas, um crescimento de 9,9% em relação a 2023.

Segundo a entidade, o desempenho positivo chama atenção, especialmente em contraste com a retração global das exportações brasileiras, que registraram queda de 0,8% no total. “O comércio com os EUA produziu ganhos significativos para a economia brasileira em 2024, movimentando um conjunto amplo de setores produtivos, com destaque para a indústria”, afirmou Abrão Neto, CEO da Amcham Brasil.

Indústria na dianteira

A indústria brasileira desempenhou papel central no recorde comercial, com exportações que somaram US\$ 31,6 bilhões, um crescimento de 5,8% em comparação ao ano anterior. Conforme a Amcham, o setor de transformação foi o destaque, representando 78,3% de todas as exportações para os EUA e consolidando o país como principal destino de produtos industriais brasileiros pelo nono ano consecutivo.



Estados Unidos se consolidaram como principal destino para bens brasileiros com maior agregação de valor, segundo a Amcham Foto: Anderson Coelho/Estadão

Entre os produtos mais exportados estão petróleo bruto, aeronaves, café, celulose e carne bovina. O relatório da Amcham cita que, dos dez principais itens vendidos aos EUA, oito apresentaram aumento em valor, refletindo a competitividade dos setores brasileiros.

“Os Estados Unidos se consolidam como o principal destino para bens brasileiros com maior agregação de valor, reafirmando a relevância da parceria comercial”, destacou Abrão Neto.

Em seu relatório, a Amcham menciona ainda que as importações de produtos norte-americanos também cresceram em 2024, totalizando US\$ 40,6 bilhões, um aumento de 6,9% em relação a 2023. O crescimento foi impulsionado pelo aumento na compra de gás natural, que respondeu por 55% do crescimento total das importações, devido à estiagem em algumas regiões do Brasil, que elevou a demanda por geração de energia termelétrica.

Outros itens significativos importados incluem motores, máquinas não elétricas e aeronaves, destacando a importância da relação bilateral para setores estratégicos.

Corrente de comércio

A soma das exportações e importações entre os dois países atingiu US\$ 80,9 bilhões em 2024, representando um aumento de 8,2% em relação ao ano anterior. Esse valor é o segundo maior da série histórica, evidenciando o fortalecimento do fluxo comercial Brasil-EUA.

Perspectivas para 2025

As projeções da Amcham para 2025 indicam a continuidade de altos níveis de comércio bilateral, com o Fundo Monetário Internacional (FMI) prevendo crescimento do PIB de 2,8% para os EUA e de 2% para o Brasil. “Com a demanda em expansão nos dois países, esperamos que o fluxo comercial em 2025 se mantenha robusto, próximo dos valores mais altos da série histórica recente. No entanto, é crucial monitorar as elevadas incertezas internacionais”, alerta Abrão Neto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/01/2025

MINISTRO DIZ QUE FUSÃO ENTRE AZUL E GOL NÃO MUDARIA MERCADO: 'PIOR SERIA SE QUEBRASSEM'

Segundo Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos), processo entre as companhias já era acompanhado pelo governo há um ano e meio e assinatura anunciada mostra avanço na agenda
Por Luiz Araújo (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que a proposta de fusão entre as companhias aéreas Azul e Gol não indica mudanças no cenário geral do mercado de aviação do País. "Elas já controlam 60% do mercado. A possível fusão fortalece as empresas. O pior cenário seria se quebrassem", afirmou na manhã desta quinta-feira, 16.

As companhias assinaram na quarta-feira, 15, um Memorando de Entendimentos (MoU) não vinculante para explorar uma combinação de operações no Brasil.

Costa Filho disse que o processo já era acompanhado pelo Ministério de Portos e Aeroportos há um ano e meio e que a assinatura anunciada mostra avanço na agenda de entendimentos das companhias. "O mercado do Brasil tem dificuldade, como em outros países. Temos grandes fusões ocorrendo no mundo", afirmou. Ele disse ainda que receberá, nos próximos dias, os presidentes da Azul e da Gol para uma reunião sobre a proposta de fusão.



Costa Filho afirmou considerar a fusão como uma 'federação partidária', em que partidos estão 'juntos, mas que governanças individuais seguem mantidas' Foto: Jonilton Lima/MPor

Apesar de considerar que a eventual fusão não altera o cenário do mercado brasileiro, o ministro disse que uma posição detalhada só será dada após a análise que cabe ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

"Encaro a fusão como uma federação partidária, em que partidos estão juntos, mas que governanças individuais seguem mantidas. Pelo que entendi, as companhias vão querer preservar a governança", afirmou Costa Filho.

Conforme os termos do memorando, a companhia resultante da combinação deve ser uma corporation, ou seja, sem controle definido, sem um dono. Inicialmente, a ideia é manter os nomes das marcas separadamente.

O CEO da Azul, John Rodgerson, disse ao Estadão/Broadcast que a fusão cria uma empresa mais forte e tem chance de ser concluída em 2025, mais para o final do ano.

O memorando de entendimento para possível combinação de negócios entre as aéreas prevê que a companhia combinada converterá suas ações preferenciais em circulação em ações ordinárias, que serão listadas no segmento Novo Mercado da B3 e na Bolsa de Valores de Nova York (Nyse).

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/01/2025*

VALORA SE PREPARA PARA SURFAR NOVO SUPERCICLO EM INFRAESTRUTURA COM DEMANDA DE R\$700 BI

Em 2024, o investimento no setor foi o maior em 15 anos, e somou 2,22% do PIB
Por Bruna Camargo (Broadcast)



Segundo estudo da Valora, os setores de transportes e logística são os com maior lacuna de investimentos Foto: Felipe Rau/Estadão - 01/06/2023

A Valora Investimentos estima que o Brasil vai demandar mais de R\$ 700 bilhões em novos projetos de infraestrutura até 2027, e esse dinheiro só será alcançado em um esforço conjunto entre capital público e privado. E, para a captação no mercado de capitais, a expectativa segue positiva, mesmo em meio ao cenário macroeconômico desafiador, segundo a gestora. A Valora, inclusive, trabalha para surfar o que chama de “superciclo”. O fundo VGIE11 tem R\$ 500 milhões de patrimônio líquido (PL) e plano de crescer, com o intuito de aproveitar as oportunidades e diversificar o portfólio.

“O ano de 2024 foi super importante para infraestrutura, pois foi quando houve o maior investimento em infraestrutura em 15 anos, com destaque para um maior volume de investimentos privados. E isso não é coincidência. Vem pela trajetória que o setor teve ao longo dos últimos anos, assim como uma maturidade maior tanto do ente público quanto do privado”, afirmou Cristina Tamaso, gestora de infraestrutura da Valora, em entrevista ao Broadcast.

Do lado público, Tamaso diz que há maior entendimento do poder multiplicador da infraestrutura, o que levou à melhora de processos de licitação e busca por melhor definição de arcabouço jurídico e regulatório, por exemplo. Do lado privado, há maior compreensão e confiança de investidores sobre o setor de infraestrutura. “Isso culminou em um ano de 2024 muito importante”, reforça a gestora, destacando dados da Associação Brasileira das Indústrias de Base (ABDIB) que mostram que foi investido 2,22% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura no Brasil, cerca de R\$ 259,3 bilhões. Aproximadamente R\$ 197 bilhões vieram de investimentos privados.

Ano de 2025 também deve ter volume alto

Tamaso observa que 2025 deve continuar desafiador para a economia, especialmente pela preocupação do mercado em relação à questão fiscal, mas ela avalia que agora o investidor já olha para infraestrutura como algo para o longo prazo, o que deve trazer também neste ano um alto volume de investimentos no setor.

Os dados mais recentes da Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) mostram que, no acumulado de 2024 até novembro, a emissão de debêntures incentivadas, que são voltadas ao setor de infraestrutura, atingiu R\$ 120,3 bilhões, resultado que consolida o ano como o melhor da série histórica. O crescimento ante todo o ano de 2023 foi de 77,4%.

“Estamos em um período de mudança de patamar na infraestrutura. Ainda vamos viver momentos de altos e baixos. Faz parte. Mas acho que agora as oscilações estarão em um patamar maior de investimentos ao longo do tempo”, afirma Tamaso.

Empresa quer aumentar captação

Em vista desse movimento, a Valora vem trabalhando desde 2022 no crescimento de seu carro-chefe, o VGIE11, um fundo de investimento em participações (FIP) em infraestrutura. Atualmente, o FIP possui alocação em geração solar, telecomunicações, iluminação pública e saneamento básico, com 19 projetos financiados. O objetivo da gestora é aumentar a captação para diversificar tanto em subsetores quanto em projetos de infraestrutura. Em breve, a gestora espera ir a mercado para um novo follow on, emissão subsequente de cotas do fundo.

Tamaso destaca interesse no segmento de biogás e biocombustíveis. “É um setor relativamente novo, que ainda tem incertezas na parte regulatória, mas está crescendo muito em número de projetos interessantes, com um apelo ambiental muito legal”, afirma a gestora. Iluminação pública, telecomunicações e saneamento básico seguem no radar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/01/2025

SUCESSO DA PETROBRAS COM BIOMETANO PASSA POR DAR UM GÁS NO PREÇO

Estatual vai fazer chamada pública para compra do insumo, obrigatória a partir de 2026
Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)



Empresários do setor temem que a estatal não 'remunere' o efeito de descarbonização do biometano Foto: Grupo MDC/Divulgação

Rio - Produtores de biometano estão animados com a chamada pública da Petrobras para compra do insumo na esteira das obrigações impostas pela Lei do Combustível do Futuro. Mas temem que a estatal se balize nos preços do gás natural, sem buscar “remunerar” o efeito de descarbonização do biometano. Atualmente, disseram fontes do setor, o metro cúbico do

insumo verde custa, em média, 25% a mais que o do gás natural.

Se os termos de precificação do biometano pela Petrobras ficarem muito abaixo dos praticados hoje pelo restante do mercado, é possível que as empresas se frustrem e deixem o processo para buscar outras demandantes, diz um executivo do setor. “Será preciso haver reconhecimento do atributo ambiental”, diz a fonte. “Não é gás natural, não é petróleo. É uma solução ambiental, com outro custo de oportunidade”, acrescenta.

A princípio, seja como for, as principais empresas do setor, entre as quais estão MDC, Orizon, Gás Verde, Geo Biogás e Solvi, devem participar do processo. O próprio diretor de transição energética e sustentabilidade da estatal, Maurício Tolmasquim, disse que, além da compra efetiva do biometano, uma obrigação de 2026 em diante, a petroleira vai buscar mapear o mercado para entender sua dinâmica de preços, uma vez que não se trata de commodity cotada internacionalmente.

Compra ou produção própria

Ainda segundo Tolmasquim, a empresa considera tanto comprar como se converter em produtora de biometano por meio de joint ventures à frente. Tudo por conta de sua demanda relativa a 1% da produção de gás natural, o equivalente a 700 mil m³/dia.

Uma fonte da Petrobras foi taxativa ao dizer que faz parte do processo de diligência da companhia buscar o preço mais competitivo para aquisição. E acrescentou que já há conversas para negócios em comum com empresas nativas do setor, uma vez que foi identificado um potencial de margem grande para o produto. “Identificamos que podemos ser parte da cadeia para capturar margens, em vez de ser apenas uma demandante”, diz a fonte da estatal.

Segundo essa pessoa, a estatal considera que, até 2030, a demanda nacional por biometano pode chegar a 4 milhões de m³ por dia e, no longo prazo, teria potencial para 30 milhões de m³/dia, uma projeção de crescimento “atraente”, mas que dificilmente virá a competir com o negócio de gás da estatal.

Há vantagens, mas também risco

Para empresários do biometano ouvidos pela Coluna, não haveria só vantagens de se associar à Petrobras: ao mesmo tempo em que as possibilidades de investimentos se expandem para um setor intensivo em capital, que serve à preparação de usinas como as instaladas em fazendas ou aterros

sanitários, há o risco de se associar a uma estatal com uma série de travas de governança à expansão rápida do negócio.

O lançamento da chamada aconteceu em 6 de janeiro e as empresas devem enviar propostas pelo portal Petronect de 15 a 31 de março. A Petrobras vai analisar as propostas em abril de 2025 para dar um retorno em maio. Só então, será aberta a fase de negociação bilateral.

O mandato do biometano no gás natural passa a valer em janeiro de 2026, com um patamar inicial mínimo de 1% e nível máximo de 10%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/01/2025

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PREVÊ R\$ 20 BI DE INVESTIMENTO NO SETOR PORTUÁRIO EM 2025

Para o ano, a expectativa é de ocorrer dois grandes leilões

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



— Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, informou nesta quinta-feira que o setor portuário contará com investimentos da ordem de R\$ 20 bilhões em 2025, sendo R\$ 1,7 bilhão em recursos públicos e R\$ 18 bilhões privados.

Em balanço de gestão com a participação de jornalistas, Costa Filho informou que, em 2024, o setor público contribuiu com o montante de R\$ 1,04 bilhão e outros R\$ 10,6 bilhões do segmento privado. “Em dois anos, mais do que dobramos o que foi feito

pelo governo anterior”, disse o ministro de Portos e Aeroportos, ao se referir à gestão do governo. Segundo ele, a expectativa é fechar os quatro anos do governo Lula 3 com mais de R\$ 50 bilhões.

Os recursos públicos mencionados pelo ministro envolvem verba do orçamento federal e das empresas estatais.

Em 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos planeja dois grandes leilões. Um deles é o túnel Santos-Guarujá, com investimentos de R\$ 6 bilhões, e o megaterminal de movimentação de cargas, no Porto de Santos, o Tecon Santos 10, com investimento de R\$ 4,5 bilhões. As duas contratações estão previstas para o fim do segundo semestre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/01/2025

RESULTADO DA COP30 NÃO SERÁ MEDIDO POR PROMESSAS, MAS POR AÇÕES, DIZ ANA TONI

Secretária de Mudança do Clima do Ministério do Meio Ambiente explicou porque a conferência, que o Brasil prepara para novembro, não é a COP dos compromissos climáticos, nem da floresta, e destacou quais serão os principais temas e inúmeros desafios

Por Daniela Chiaretti, Valor — São Paulo



A Secretária de Mudança do Clima do Ministério do Meio Ambiente, Ana Toni — Foto: Leo Pinheiro/Valor

“A COP30 será a primeira conferência climática das Nações Unidas que irá acontecer em um momento em que ultrapassamos o limite de aquecimento de 1,5°C”, diz Ana Toni, secretária de Mudança do Clima do Ministério do Meio Ambiente (MMA). “Este não é mais um tema do futuro, é algo que já está conosco. Todos temos essa consciência. Sabemos que 2024 foi o ano mais quente da história” continua.

Em entrevista ao Valor, Ana Toni fala sobre os principais temas da COP30 e alguns dos desafios. “Estamos vivendo a mudança do clima e sabemos que precisamos nos adaptar”, segue a economista e doutora em Ciência Política. “Temos que fazer adaptação bombar na COP30. Não adianta só descarbonizar.”

A conferência climática das Nações Unidas que irá acontecer em Belém, em novembro, tem como um dos assuntos principais da negociação discutir como fazer para que se concretize o acordo conseguido em Baku, na COP29 – ou seja, o fluxo do financiamento climático de US\$ 1,3 trilhão até 2035, de várias fontes e anual.

Ana Toni diz que se antes o mundo queria entender qual era o problema do aquecimento da temperatura, quais promessas deveriam ser feitas por cada país e empresa, e quais decisões deveriam ser tomadas globalmente, agora o momento é outro. “Agora é fazer. Temos que direcionar a COP30 para a ação.”

A secretária nacional de mudança do clima explica porque a COP30 não é a COP dos compromissos climáticos, as chamadas NDCs, nem da floresta, como alguns a chamam. Fala ainda sobre os principais temas da megaconferência que o Brasil prepara para novembro, e alguns dos seus inúmeros desafios. A seguir, veja trechos da entrevista:

Valor: Quais são os temas da COP30 já estabelecidos como um mandato para o Brasil cumprir?

Ana Toni: Em qualquer COP existem sempre três pilares. O primeiro é a negociação. O segundo, que cresce cada vez mais, é a agenda de ação que mobiliza o setor privado e a sociedade. O terceiro pilar é a mobilização, ou como as pessoas se envolvem com a COP. Vemos a COP30 dessas três perspectivas e também do legado que queremos. Há o legado internacional, o nacional e o local, no caso, para a Amazônia e Belém.

No pilar negociação, obviamente o mais importante, existe uma agenda programada.

Valor: O que tem nessa agenda?

Ana Toni: Entre as agendas fortes que têm que acontecer em Belém, a primeira é a dos indicadores dos objetivos de adaptação. Temos que chegar a um acordo de quais são esses objetivos. Outro ponto é a transição justa. Há um grupo de trabalho se debruçando sobre isso por dois anos, Belém será o meio do caminho e teremos que deixar bem engatilhado o assunto para a próxima COP, que talvez seja na Austrália, e ali terá que ser finalizado. E temos o mandato que veio de Baku de iniciar o processo de um roteiro sobre os US\$ 1,3 trilhão de financiamento climático (que devem ser alcançados até 2035, de fontes públicas e privadas). Há outros temas.

Valor: Quais?



Ana Toni: Um quarto tema que deve ser debatido é o artigo 2.1c. É uma regra que sugere que todos os financiamentos deveriam estar direcionados para a implementação do Acordo de Paris. Há outros temas como a implementação do artigo 6 (dos mecanismos de mercado, como os créditos de carbono) e transparência.

Valor: Sobre o roteiro para o US\$ 1,3 trilhão até 2035, o que pode sair da COP30?

Ana Toni: Vamos olhar para isso. O Brasil teve uma experiência fantástica no G20, quando clima foi transversal para a discussão financeira. Mapeamos todas as iniciativas globais ligadas à mobilização de recursos para clima durante o G20 – novas taxações para super ricos e combustíveis fósseis, mudanças nos bancos multilaterais, swap de dívidas e as dificuldades de acesso ao financiamento. Isso foi no G20, agora temos que sugerir a construção de um roadmap num âmbito muito mais diverso, que é o da COP, com 194 países. Mas acho que o Brasil tem elementos que foram construídos já no G20, principalmente no TF Clima (força-tarefa com especialistas em finanças e ambiente que elaborou um relatório para ajudar a combater a crise do clima).

Valor: Adaptação é um tema que pode crescer? O que são esses indicadores?

Ana Toni: Temos que chegar em indicadores para os objetivos de adaptação que foram definidos na COP de Dubai, em segurança alimentar, saúde, cidades e outros. Por exemplo, segurança alimentar. É saber quais indicadores utilizar para mostrar que estamos no caminho de atingir o objetivo – quanto há de comida disponível, para quantas pessoas, quantas calorias per capita. São indicadores para que o mundo possa monitorar e ver se estamos alcançando as metas. É um debate muito importante, bastante técnico na negociação, mas que pode ser diferente na agenda de ação. Valor:

Como poderia ser?

Ana Toni: Esta será a primeira COP em que ultrapassamos o limite de aquecimento de 1,5°C. Este não é mais um tema do futuro, é algo que já está conosco. Todos temos essa consciência. Sabemos que 2024 foi o ano mais quente da história, que esta foi a década mais quente de todas. Estamos vivendo a mudança do clima e sabemos que precisamos nos adaptar. Não é mais uma questão de querer adaptar ou não, ou de discutir se adaptação é tão importante quanto mitigação. É fundamental termos que adaptar. Temos que trazer adaptação para, no mínimo, o mesmo nível de atenção que mitigação já recebeu. Temos que fazer adaptação bombar na COP30. Não adianta só descarbonizar, temos que adaptar. E acho que a forma melhor é fazer com que adaptação vire algo concreto.

Valor: O que imagina?

Ana Toni: Talvez não em todos os setores, mas criar, de novo, um roteiro de adaptação para concretizar o tópico. Por exemplo, se escolhermos o tema de adaptação à segurança alimentar ou à saúde, especificar o que isso quer dizer. Para que se torne concreto para todos e para quem faz políticas públicas. Na próxima COP se poderiam escolher outros temas, adaptação para infraestrutura, por exemplo. Penso que a COP30 deveria trazer a adaptação à mudança do clima para o centro do debate. E há uma pergunta importante que temos que nos fazer em Belém.

Valor: Qual?

Ana Toni: Antes de chegar ao Acordo de Paris, o mundo estava caminhando para um aquecimento de 4,7°C a 5°C em 2100. Depois de Paris, os países depositaram suas primeiras NDCs (compromissos climáticos), juntamos tudo e agora temos a previsão de chegar a 2100 com algo entre 2,3°C e 2,7°C. Levamos uma década para sair de 4,7°C para 2,3°C, ou algo parecido. A pergunta que temos que responder em Belém é como saímos, na próxima década, de um aquecimento de 2,3°C ou 2,7°C para 1,5°C. Como o mundo irá acelerar esse processo de descarbonização que já começou? Temos que redirecionar o debate global para um outro canto agora.



Se já estamos no caminho, como é que aceleramos? Para isso é preciso sair da promessa e ir para a prática. Não vamos medir o sucesso da COP30 pelo número de promessas que conseguirmos. Vamos medir o sucesso da COP 30 por quantas ações aconteceram e que podem ser aceleradas para que alcancemos o que já foi decidido. Para que tripliquemos a energia renovável, dupliquemos a eficiência energética, nos distanciemos dos combustíveis fósseis. É preciso acelerar a concretude de decisões que já foram tomadas. Antes queríamos entender qual era o problema, quais as promessas, mostrar o que cada país ou empresa iria fazer. Agora é fazer. Temos que direcionar a COP30 para a ação.

Valor: Sobre os compromissos climáticos dos países. Há quem diga que está é a COP das NDCs.

Ana Toni: Não. Definitivamente, não é a COP das NDCs e não é a COP da floresta.

Valor: Pode explicar?

Ana Toni: NDCs não são negociadas em COPs. Ninguém vai ficar negociando a NDC da China ou dos Estados Unidos em uma COP, isso não existe. NDCs são compromissos nacionalmente determinados. Deveriam ser todos depositados na Convenção do Clima em fevereiro. A NDC do Brasil e do Reino Unido, por exemplo, já foram. Algumas serão, outras não. O que vamos ver depois é o conjunto, o coletivo das NDCs, quanto falta para chegar em 1,5°C e como vamos acelerar para chegar lá. É fundamental que tenhamos NDCs robustas e ambiciosas, mas isso acontece a nível nacional. Por isso é preciso de mobilização.

Valor: Por que não é a COP da floresta?

Ana Toni: Claro, vamos falar de floresta, a COP é no coração da Amazônia. Mas floresta é parte da solução, não do problema. Veja, 90% das emissões do mundo vêm de energia, não vêm de desmatamento. Floresta é parte da solução da mudança do clima. Os níveis do desmatamento do Brasil estão despencando, graças à atuação da ministra Marina Silva. Então temos que ver como reflorestamento e preservação da floresta, biodiversidade, sejam valorizados, até financeiramente. Falar de floresta como uma solução climática, emergencial e mais barata.

Valor: E o financiamento climático, que tem travado todas as COPs?

Ana Toni: Financiamento, nas COPs de clima, desde Paris, nunca havia sido pautado. A primeira vez que foi pautado o tema de financiamento foi na COP29, em Baku. E teve acordo. Se foi bom ou ruim, é outra história, mas teve acordo.

Financiamento, é verdade, tornou-se um problema na COP de biodiversidade e na de combate à desertificação. Mas na COP de clima teve um acordo, o que mostra que a governança multilateral, apesar de todos os problemas e do contexto geopolítico, continua sendo o lugar preferencial de todos os países para se tentar chegar a um acordo. Até porque clima é isso: não adianta eu resolver o meu problema porque o outro me afeta e eu afeto o outro.

Mas o financiamento, embora esteja andando, não é, de jeito algum, na velocidade do que precisamos. Precisamos destravar. Os países do Sul têm muito mais ambição de fazer a coisa certa, de pensar em um modelo de desenvolvimento de baixo carbono, resiliente e com adaptação, do que têm condições financeiras de fazer. Não é um problema de falta de ambição, é de falta de meios de implementação. Por isso financiamento é tão crucial.

Temos que destravar o financiamento público, privado, multilateral, bilateral, nacional, todos. O que está amarrando? Porque uma empresa, no Brasil, que já está fazendo a coisa certa, não pode fazer mais rápido? O que está impedindo essa empresa? É falta de financiamento? É o custo do financiamento? É falta de pessoal? É falta de qualificação? É de regulamentação? Temos que ir para o concreto. Descobrir qual tipo de financiamento, a quanto de juros, para quê. Temos que mudar o debate, de algo amplo e abstrato, para algo detalhado.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/01/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE SUAPE ALCANÇA SEGUNDO MELHOR RESULTADO EM 46 ANOS

Da Redação Portos e logística 16/01/2025 - 17:34



O Porto de Suape (PE) fechou 2024 com 24,8 milhões de toneladas de cargas movimentadas, registrando o segundo melhor resultado de sua história de 46 anos. O crescimento foi de 3,6% em relação ao ano anterior, impulsionado principalmente pela movimentação de contêineres, que teve alta de 23,4%, atingindo 646.804 TEUs, o maior volume já registrado no Tecon Suape. As atracações também cresceram 7,9%, totalizando 1.628 embarcações, com destaque para a chegada dos gigantes New Panamax, que estrearam em julho e consolidaram uma nova rota internacional em novembro.

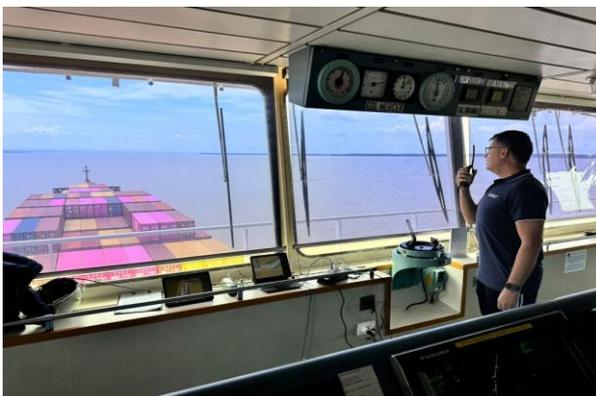
Investimentos na dragagem do canal externo, reestruturação do molhe de proteção e a autorização para a dragagem do canal interno foram fundamentais para esses resultados. A conclusão do Trem 1 da Refinaria Abreu e Lima, prevista para 2025, deve ampliar ainda mais a movimentação de petróleo e derivados, principais produtos do porto. Em outros segmentos, a carga geral solta cresceu 19,3%, com 656.915 toneladas, enquanto os granéis sólidos tiveram alta de 7,9%, totalizando 1.224.022 toneladas.

Até novembro, Suape se manteve como o sexto maior porto público em movimentação de cargas no Brasil, liderando operações de granéis líquidos e cabotagem. No Nordeste, destacou-se na movimentação de contêineres e veículos, contabilizando 80.051 unidades automotivas, com operações expressivas como o desembarque de 5.459 veículos elétricos da chinesa BYD.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/01/2025

ARTIGO - UM ANO DA NOVA LEI DE PRATICAGEM

Por Ricardo Falcão Opinião 16/01/2025 - 17:33



Responsável por conduzir os navios na entrada e saída dos portos, a Praticagem do Brasil sempre manteve um índice de segurança de praticamente 100% em nossas águas, sem ocorrência de incidentes graves, sendo referência internacional. Contudo, os principais critérios que norteavam a navegação segura estavam presentes em normas administrativas da Marinha do Brasil, sem força de lei. Essa fragilidade gerava, por interesses comerciais, questionamentos frequentes ao poder discricionário da Autoridade Marítima, inclusive na esfera judicial.

Por isso, em abril de 2022, o Senado Federal entendeu que era preciso trazer estabilidade regulatória à prestação do serviço, considerado essencial e de interesse público apesar de sua natureza privada, na medida em que 95% do comércio exterior passam pelos portos.



A discussão sobre a atualização da regulação se arrastava há uma década no Legislativo, com projetos que nunca avançaram. Até que o senador Nelsinho Trad apresentou o Projeto de Lei nº 877/22, aprovado, em maio de 2023, por 15 votos a 0, após dezenas de reuniões e audiências públicas.

A matéria tramitou na Câmara dos Deputados, que decidiu aproveitar o texto do Senado e outros que tramitavam na Casa, aperfeiçoando-os no Projeto de Lei nº 757/22 do Executivo, na forma de substitutivo. Novamente, o texto foi aprovado em votação unânime, após mais uma série de reuniões e audiências, sendo devolvido ao Senado, que o chancelou por 12 votos a 0.

A sanção presidencial veio a ocorrer em 15 de janeiro de 2024, com a publicação do novo diploma normativo no dia seguinte.

Passados 12 meses, não tivemos uma reclamação sequer sobre a prestação técnica do atendimento ou o preço, o que demonstra que a desejada estabilidade foi alcançada, encerrando um ciclo de insegurança jurídica sobre a atividade. Sem dúvida, isso se deve à ampla discussão e ao entendimento coletivo das partes envolvidas na elaboração da legislação.

A Praticagem do Brasil fez um grande esforço em informar aos parlamentares como funcionam os sistemas de praticagem no Brasil e no mundo, e quais são os pilares comuns de segurança da navegação. Senadores e deputados, por sua vez, estudaram a fundo a matéria e a debateram seriamente, ouvindo mais de uma dezena de atores interessados. Entre os congressistas, destacamos o empenho dos relatores do projeto nas duas Casas, senador Weverton e deputado Coronel Meira, além do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A Lei nº 14.813/24 atualizou a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei nº 9.537/97), incorporando pontos consagrados das Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-311/DPC) e a jurisprudência de tribunais superiores relacionada à atividade. Além disso, o texto alterou a Lei nº 10.233/01, que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, permitindo que a Antaq participe de comissão para assessorar a Marinha em eventuais discussões para fixação excepcional do preço do serviço, seja por defasagem ou abuso de poder econômico.

Portanto, os legisladores não só confirmaram como ampliaram as competências da Autoridade Marítima na regulação de praticagem, tanto no aspecto técnico quanto econômico, reforçando o protagonismo da instituição.

Entre os parâmetros de segurança incorporados à Lei nº 9.537/97, certamente o mais importante foi a escala de rodízio única de atendimento aos armadores. Ela foi estabelecida pela Marinha para assegurar a disponibilidade permanente do serviço, evitar a fadiga do práctico e garantir a quantidade mínima de manobras para ele manter a habilitação. Ademais, o instrumento confere autonomia para o práctico tomar sempre a decisão mais segura a bordo, independentemente de pressão comercial do armador, que não escolhe quem vai atendê-lo. Da mesma forma, o práctico não escolhe o armador, impedindo qualquer regime de preferência.

A obrigatoriedade do serviço para embarcações com mais de 500 de arqueação bruta (salvo exceções previstas), bem como os critérios para concessão de isenção de praticagem (a comandantes brasileiros de navios nacionais de até cem metros), foram outros pontos alçados à legislação. O valor acima de 500 AB é a definição de navio em convenção internacional e o limite para a chamada Pilotage Exemption Certificate (PEC) também um padrão mundial.

A nova lei trouxe ainda um aperfeiçoamento considerável à regulação econômica. O preço segue a livre negociação entre armadores e praticagem. Mas a Marinha pode fixá-lo – em caráter extraordinário e temporário – mediante provocação das partes, e não apenas para garantir a disponibilidade do serviço. Sem perder sua prerrogativa, a entidade formará uma comissão paritária para assessorá-la nas reclamações, incluindo a Antaq.

Até o momento, nada disso foi necessário, porém, os instrumentos regulatórios existem e estão mais robustos. Ganham a Autoridade Marítima, com a elevação do seu status normativo, e o Brasil, com a afirmação em lei da prioridade dos interesses nacionais. Afinal, não podemos correr o risco de ter uma embarcação atravessada no canal de acesso semanas a fio ou vazando óleo e poluindo nossos mares e rios para além de uma década.



A nova lei tem sido apresentada e elogiada em congressos mundo afora, como na Argentina, na Holanda e nos Estados Unidos. Não se trata de uma jabuticaba brasileira. Ela é fruto do aprendizado de experiências colhidas pela praticagem brasileira nos principais países, cujos sistemas são similares ao nosso na maior parte dos aspectos. Conseguimos avançar até em problemas não resolvidos por eles. Devemos nos orgulhar das bases que construímos em prol do povo brasileiro.

Ricardo Falcão é diretor da Praticagem do Brasil e vice-presidente da Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/01/2025

BRASIL EXPORTA 50,4 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ E BATE RECORDE EM 2024

Por Lorena Parrilha Teixeira *Portos e Logística* 16/01/2025 - 17:14

Arábica e canéfora lideram crescimento, segundo dados do Cecafé. Receita cambial ultrapassa US\$ 12 bilhões, impulsionada por alta nos preços globais

O Brasil encerrou 2024 enviando 50,4 milhões de sacas a 116 países. Este desempenho representa um salto de 28,5% em relação ao ano anterior e supera em 12,8% o recorde anterior, registrado em 2020. A receita cambial alcançou US\$ 12,5 bilhões, refletindo um aumento de 55,4% na comparação com 2023, impulsionado por uma combinação de alta demanda global e preços elevados. As exportações foram dominadas pelo café arábica, que atingiu 36,9 milhões de sacas, o maior volume já registrado para a variedade e 73% do total exportado. Já o café canéfora (conilon e robusta) se destacou pelo crescimento de 98%, com 9,4 milhões de sacas embarcadas, refletindo o avanço da produção e exportação dessa variedade nos últimos anos.

Enquanto países como Vietnã e Indonésia enfrentaram safras reduzidas por questões climáticas, o Brasil aproveitou a lacuna no mercado para ampliar suas exportações, mesmo com uma colheita abaixo do potencial. "O cenário global de oferta restrita elevou os preços e favoreceu a entrada de divisas no país", destacou Márcio Ferreira, presidente do Cecafé.

Os principais destinos foram os Estados Unidos, com 8,1 milhões de sacas (+34%), seguidos por Alemanha e Bélgica, que registraram altas de 51% e 96%, respectivamente. A Europa permaneceu como o maior mercado consumidor, absorvendo 52,6% das exportações totais. Os cafés diferenciados, conhecidos pela qualidade superior ou por certificações sustentáveis, somaram 9,1 milhões de sacas exportadas, com crescimento de 31%. Esses produtos geraram US\$ 2,5 bilhões, representando 20% da receita total do setor. Os Estados Unidos lideraram como maior comprador deste segmento, seguidos pela Alemanha e Bélgica.

Apesar dos resultados, os exportadores enfrentaram problemas nos portos brasileiros, como atrasos e custos extras, que geraram prejuízos de R\$ 42,3 milhões até novembro. O Porto de Santos, responsável por 68% das exportações, manteve-se como principal via de escoamento, seguido pelo complexo portuário do Rio de Janeiro. O crescimento registrado em 2024 consolida o Brasil como um pilar essencial no mercado global de café.

Com o consumo mundial aquecido e a capacidade de atender demandas estratégicas, o país deve seguir como protagonista, mesmo enfrentando desafios logísticos e climáticos. A previsão é de que os embarques continuem a crescer na safra 2024/25, especialmente para mercados em ascensão, como Índia e México, que registraram aumentos significativos nas importações em 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/01/2025

GOVERNO DESTACA MOVIMENTAÇÃO RECORDE E INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO

Da Redação Portos e logística 16/01/2025 - 17:17



O setor portuário brasileiro registrou em 2024 uma movimentação recorde de 437,73 milhões de toneladas, representando um crescimento de 7,42% impulsionado pelo agronegócio e por produtos como trigo (+40%), açúcar (+27,68%) e fertilizantes (+9,4%). De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), este avanço foi por conta dos investimentos de R\$ 20,8 bilhões nos últimos dois anos, mais que o dobro do governo anterior, com a previsão de ultrapassar R\$ 50 bilhões até o fim do governo atual. Esses recursos têm sido direcionados para modernização e ampliação da infraestrutura portuária,

com destaque para os 50 novos leilões previstos até 2026, incluindo o Porto de Itaguaí e o terminal STS10.

Além disso, projetos estratégicos como o túnel submerso Santos-Guarujá, com investimento estimado em R\$ 5,96 bilhões, e o programa "Navegue Simples" reafirmaram o compromisso do MPor com a inovação e sustentabilidade. Em 2024, o programa Porto Sem Papel alcançou 100% de implementação nos portos públicos, enquanto a Agenda 2030 e o Pacto pela Sustentabilidade avançaram no compromisso com a descarbonização e operações sustentáveis. No setor hidroviário, os investimentos somaram R\$ 45 bilhões, com R\$ 30,87 bilhões destinados a 435 projetos de construção naval e infraestrutura, consolidando o segundo maior volume de investimentos históricos.

O setor aéreo também teve um ano marcante, com um recorde de 118,3 milhões de passageiros, superando as metas iniciais, e a implementação do programa "Voa Brasil", que democratizou o acesso às passagens aéreas. Adicionalmente, medidas emergenciais foram adotadas para enfrentar enchentes e garantir a continuidade operacional em aeroportos. O Ministério ainda destinou R\$ 370 milhões para ações de combate à seca extrema.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/01/2025

AGENDA 2025 DA IMO PRIORIZA COMBATE À 'FROTA OBSCURA' E DESCARBONIZAÇÃO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 16/01/2025 - 18:28



Secretário-geral Arsenio Dominguez destacou medidas globais para enfrentar desafios marítimos, com foco em segurança, regulamentação ambiental e avanços tecnológicos

Em uma coletiva de imprensa na última terça-feira (14), o secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Arsenio Dominguez, delineou as prioridades da organização para o ano, incluindo a segurança marítima, o combate à chamada "frota obscura" e a descarbonização do setor. Com 176 Estados-membros, a IMO reforçou seu compromisso de enfrentar desafios globais no transporte marítimo,

que afetam diretamente a economia global e o meio ambiente.

A crescente preocupação com a “frota obscura”, composta por embarcações que operam fora das regulamentações de segurança e ambientais, está no topo da agenda da IMO. Essas operações ilegais evitam custos de seguro e frequentemente se envolvem em atividades ilícitas. Segundo Dominguez, a IMO está intensificando a cooperação técnica e a capacitação dos Estados-membros para garantir a aplicação efetiva das normas internacionais. A questão será aprofundada durante a sessão do Comitê Jurídico da IMO, entre 24 e 28 de março de 2025.

A IMO também confirmou 69 ataques a navios internacionais no Mar Vermelho entre novembro de 2023 e novembro de 2024, com impactos significativos na indústria marítima e na economia global. O caso do MV Galaxy Leader, detido desde novembro de 2023 com 25 tripulantes a bordo, permanece em negociação. Em resposta, o secretário-geral planeja inaugurar, na próxima semana, o Escritório de Presença Regional da IMO em Alexandria, Egito, para fortalecer as operações de segurança marítima e proteção ambiental na região.

A redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) continua a ser um pilar central da agenda da IMO. Dominguez destacou avanços na definição de um padrão global para combustíveis marítimos e um mecanismo de precificação de emissões, ambos parte do objetivo de atingir emissões líquidas zero até 2050. As regulamentações devem ser formalmente adotadas em uma sessão especial do Comitê de Proteção Ambiental Marítima, prevista para outubro de 2025.

Além dos desafios mencionados, a IMO se concentra em temas como o abandono de marítimos, reciclagem de navios, proteção dos oceanos e a promoção de diversidade no setor. De acordo com a IMO, essas questões refletem o compromisso da organização em equilibrar o desenvolvimento econômico com a sustentabilidade ambiental e social no setor marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/01/2025

VALE AVANÇA NA PRODUÇÃO DE AÇO VERDE COM 'MEGA HUB' NA ARÁBIA SAUDITA

Da Redação Portos e logística 16/01/2025 - 18:37



A Vale fechou um acordo para instalar um 'mega hub' em Ras Al Khair, na Arábia Saudita, mirando a produção de até 12 milhões de toneladas de briquetes de minério de ferro por ano. A ideia é ajudar a siderurgia a diminuir emissões e avançar rumo ao net zero. Segundo Rogério Nogueira, vice-presidente executivo Comercial e de Novos Negócios da Vale, o projeto vai unir tecnologia de ponta e sustentabilidade, com impacto ambiental e econômico positivo.

A localização foi escolhida por razões estratégicas: energia abundante, boa posição geográfica e um ambiente favorável aos negócios. O projeto faz parte de um plano maior que inclui hubs no Omã e nos Emirados Árabes, todos com o objetivo de reduzir emissões e alinhar a Vale às metas climáticas globais. A Vale planeja reduzir 15% as emissões de escopo 3 até 2035, enquanto trabalha para cortar em 33% as emissões de escopos 1 e 2 até 2030

Nogueira destacou a relevância do empreendimento, que combinará tecnologias avançadas e práticas sustentáveis para gerar impacto ambiental positivo e valor econômico. Localizado em uma região estratégica com abundância de recursos energéticos, Ras Al Khair reforça as ambições industriais da Arábia Saudita alinhadas à Visão 2030.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/01/2025



PORTO DE SANTOS MOVIMENTOU 180 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024

Da Redação *Portos e logística* 16/01/2025 - 16:49



O Porto de Santos (SP) movimentou 179,8 milhões de toneladas de cargas em 2024, marcando o maior volume anual da sua história, com um crescimento de 3,8% em relação a 2023. Os embarques totalizaram 131,3 milhões de toneladas (+1,0%), enquanto as descargas somaram 48,5 milhões de toneladas (+12,1%). Destaque para a movimentação de contêineres, que atingiu 5,4 milhões de TEU, um avanço de 14,7% e o melhor desempenho registrado.

Entre os grânéis sólidos, o açúcar movimentou 27 milhões de toneladas (+17,8%), seguido pela soja em grãos (27,8 milhões de toneladas) e milho (15,9 milhões de toneladas). O farelo de soja (+2,5%), o café em grãos (+41,2%) e as carnes (+31,5%) também tiveram aumentos relevantes. Nos grânéis líquidos, que atingiram 19,6 milhões de toneladas (+1,2%), houve forte crescimento na movimentação de gasolina (+48,2%) e óleo diesel e gasóleo (+25,8%). A carga geral solta movimentou 9,6 milhões de toneladas (+9,3%), com a celulose liderando com 8,1 milhões de toneladas (+11,3%).

O porto também teve crescimento no fluxo de embarcações, com 5.557 navios (+1,9%) passando pelo complexo, e ampliou sua participação na corrente comercial brasileira, que chegou a US\$ 174,43 bilhões, representando 29% do total. A China seguiu como principal parceira comercial, com 27% das transações, e São Paulo respondeu por 53,7% das operações internacionais.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 16/01/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : *InforMS*

Data: 16/01/2025